

Assemblea a Roma, Cofferati: «Il sindacato è disponibile a collaborare, Demattè ci chiami»

## «Il governo cambierà i vertici Fs se l'azienda non tornerà efficiente»

D'Alema ai ferrovieri Ds: «Basta con le posizioni corporative»

ROMA. «Ho chiesto io quest'assemblea, perché ho avvertito che si stava incrinando il rapporto di fiducia tra le ferrovie e i cittadini. Questo problema non può essere affrontato solo dal lato delle scelte di governo: sentivo il bisogno di un confronto diretto con i lavoratori». Così Massimo D'Alema, segretario dei Democratici di Sinistra, concludendo ieri l'assemblea nazionale dei ferrovieri Ds, motiva l'incontro. E per tacitare eventuali «pettegolezzi» torna, nel finale, da dove era partito: «È stata una scelta giusta non invitare l'azienda. Non volevamo occuparci, non ci siamo occupati - insiste - di come si organizzano le Fs. Hanno i loro amministratori, il governo li ha scelti perché hanno dimostrato notevoli qualità nella loro vita professionale. Hanno avuto una missione, risorse rilevanti e un quadro normativo. Facciano. Se faranno bene avranno grandi meriti, se faranno male il governo li cambierà».

L'obiettivo dichiarato dell'assemblea, che ha visto la partecipazione di più di cinquecento ferrovieri, è di aprire una grande campagna politica per convincere i lavoratori a sostenere la modernizzazione delle Ferrovie perché senza di loro l'azienda non si cambia. Demattè e Cimoli dovrebbero «apprezzare questo contributo e far sentire i ferrovieri protagonisti del cambiamento», ribadisce ancora D'Alema. Che replica subito ai dirigenti del Comu: «Non è vero che abbiamo smarrito il disegno di trasformazione della società. Stiamo dando prospettive ai nostri figli. Vale la pena mettersi in discussione qualche conquista se la loro difesa porta al tracollo delle Fs». L'Italia non può accollarsi il costo di una grande società di servizio inefficiente perché a pagare sarebbero «altri lavoratori e i disoccupati». Il sistema ferroviario

deve essere efficiente e riguardare la fiducia dei cittadini. «Avere treni puliti e che funzionano continua D'Alema - è una battaglia vostra, sulla quale chiamare le ferrovie a discutere». Due le direttrici del cambiamento: un'azienda meno centralistica, più flessibile e capace di rispondere alle esigenze delle regioni per il trasporto locale e, sull'altro versante, in grado di competere con l'Europa sulle medie e lunghe percorrenze. «Ovvio che, per garantire la concorrenza europea, si costituiscono due società,

- spiega ancora - una per le infrastrutture e l'altra per garantire che il servizio di trasporto venga fatto da chi è competente. La riorganizzazione non sarà indolore, come non lo è stata per l'industria. Ci saranno conflitti sociali: mi auguro non per impedire la trasformazione, che sarebbe suicida, ma per difendere diritti legittimi».

Secondo D'Alema bisogna rovesciare il peso che ha oggi la gomma nel nostro sistema di trasporti e rilanciare l'acqua e il ferro: «l'Italia è una specie di banchina naturale nel Mediterraneo. Se sapremo offrire infrastrutture efficienti a costi competitivi potremo fare un grande business, creare posti di lavoro, dare prospettive al Sud. In questo dise-



Massimo D'Alema. Sopra il ministro dei Trasporti Claudio Burlando e a destra Sergio Cofferati

gno suggestivo, che il ministro Burlando ha più volte delineato, le Fs sono il sistema venoso. La sfida è appassionante: facciamo appello all'orgoglio professionale dei ferrovieri perché mettano le loro capacità al servizio del paese».

Dopo la relazione introduttiva di Giordano Angelini, responsabile trasporti, molti gli interventi dei ferrovieri, incentrati sulla necessità di restituire orgoglio e motivazione alla categoria e di riorganizzare l'azienda. Poi è toccato al ministro dei Trasporti e al segretario generale della Cgil.

«Le ferrovie possono farcela - Claudio Burlando ne è convinto - come ce l'hanno fatta i porti e l'Alitalia. Ma deve stabilirsi una corrente

di fiducia tra il management e i lavoratori. Non in modo paternalistico: per essere protagonisti del cambiamento». Non solo del modello organizzativo, anche del modo in cui si lavora e si guadagna. «In Germania per cambiare - racconta - hanno tenuto un rapporto strettissimo con i loro centomila ferrovieri». Per Sergio Cofferati le priorità sono quattro: stimolare le Fs a costruire un'azienda che sia davvero tale, avere un modello funzionale di gestione imprenditoriale, univocità di comando, efficacia ed efficienza del servizio per i lavoratori e per gli utenti. Le Fs devono darsi più società e articolazioni per funzioni, affermare la responsabilità dei gruppi dirigenti delegando funzioni sul terri-

torio e nelle singole società. «Che in consiglio d'amministrazione ci sia una dialettica vivace - precisa - è un bene. Ma quando la scelta sono fatte devono essere univoche e gestite con trasparenza». Gli investimenti vanno fatti al Sud e nell'innovazione. «Noi siamo disponibili - così Cofferati sfida i vertici Fs - a fare la nostra parte se verremo coinvolti. A legare parte della retribuzione al raggiungimento di obiettivi condivisi, a far crescere la produttività e programmare la riduzione dei costi. Quello che non accetteremo mai è una sorta di patto neocorporativo che faccia pagare lo stato o i ferrovieri futuri».

Morena Pivetti



### Trasporti, il 25 e 26 giugno la Conferenza nazionale

ROMA. Si svolgerà il 25 e 26 giugno la Conferenza Nazionale dei Trasporti, sarà introdotta dal ministro Claudio Burlando e chiusa dal presidente del Consiglio Romano Prodi. Lo ha detto il sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Soriero. «La conferenza - ha detto Soriero - rappresenta una scadenza importante che porterà all'elaborazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti: si tratterà di un momento di forte innovazione del sistema intermodale dei trasporti in Italia. La nuova impostazione terrà conto del nuovo scenario europeo e della specificità italiana, con i suoi ritardi ed i suoi punti deboli». Obiettivo del nuovo piano è da un lato quello di inserire il sistema nazionale dei trasporti nelle reti trans-europee, per realizzare la politica comunitaria di coesione del territorio e sviluppo del mercato interno; dall'altro, migliorare l'efficienza del sistema nazionale per accelerare la condizione di sviluppo dell'economia e del territorio, soprattutto per il rilancio del Sud. Soriero ha poi sottolineato il forte sviluppo del sistema portuale italiano, con particolare riferimento al caso di Gioia Tauro, la netta crescita del traffico aereo (+12%, rispetto alla crescita media europea che è stata tra il 5 ed il 6%) ed il processo di ristrutturazione dell'autotrasporto.

L'azienda: «Nel prospetto per la privatizzazione dobbiamo informare dei rischi»

## Retromarcia Alitalia su Malpensa 2000? «Forse non possiamo partire in ottobre»

E i sindaci del Sud scrivono a Prodi: «Non penalizzateci»

ROMA. Semplice gaffe, oppure si tratta di una clamorosa marcia indietro? Fatto sta che mentre Alitalia - come da programmi - assicura che dal 25 ottobre prossimo il nuovo scalo di Malpensa 2000 sarà operativo, nel suo prospetto informativo presentato agli investitori istituzionali italiani ed esteri in vista della privatizzazione, non ci scommette. Anzi. «Non c'è alcuna sicurezza che l'aeroporto di Malpensa e l'"hub" di Malpensa inizieranno le proprie operazioni come previsto alla fine del 1998, o in qualsiasi data successiva, e che non incontreranno problemi operativi», sottolineano infatti nel documento i coordinatori globali dell'offerta, Imi e Salomon Smith Barney. E c'è un «avvertimento», inoltre, anche sul fronte dei risultati previsti: «Mentre la compagnia non ritiene di poter subire effetti negativi da un ritardo di qualche settimana, ritardi sostanziali o problemi operativi potrebbero avere un effetto negativo sulle attività, le condizioni finanziarie e i risultati delle operazioni della compagnia».

Ma non finisce qui. Il prospetto, infatti, tocca anche il capitolo alleanze strategiche. Il ricorso presentato a Bruxelles da un gruppo di

compagnie aeree europee sul previsto trasferimento dei voli da Linate a Malpensa, infatti, potrebbe avere un «effetto negativo» sulla formazione di alleanze strategiche: «in particolare l'alleanza con la Klm».

In serata arriva la precisazione dell'Alitalia, che tuttavia lascia aperti tutti gli interrogativi. Il prospetto preparato è un «documento finanziario/legale riservato ai potenziali investitori che debbono essere scrupolosamente informati di tutti i rischi, le potenzialità e le opportunità che l'operazione nel suo complesso può contemplare». In particolare, si legge in una nota, «nella sezione relativa più appropriata ai potenziali "rischi", il documento elenca puntualmente tutte le aree su cui comunque sussiste una potenziale alea che peraltro può dipendere da eventi o fattori esogeni alla volontà della compagnia». Pertanto, «non esiste alcuna contraddizione nelle posizioni Alitalia, ma soltanto il rispetto rigoroso

di quanto sollecitato dalla normativa internazionale sulla specificità materica».

Sulla vicenda è intervenuto anche Giuseppe Bonomi, presidente della Sea, la società che gestisce Li-



**Il piano**  
La compagnia ha precisato che non c'è alcun mutamento nelle scelte di fondo operate nelle settimane scorse

nate e Malpensa. «Mi limito a registrare le dichiarazioni assolutamente rassicuranti dell'amministratore delegato di Alitalia, Cempella, che dimostrano come l'operato del management Alitalia sia scervo da qualsiasi tipo di condizionamento». Poi Bonomi tenta una timida difesa d'ufficio: «se nel prospetto si vuole evidenziare che vanno af-

frontati con grande urgenza e tempestività i temi dei collegamenti e della risoluzione della controversia con alcune compagnie aeree europee, credo che questo sia un fatto assolutamente vero e indiscutibile». Ma la contraddizione resta, e le perplessità non sembrano affatto fugate.

Intanto, i sindaci di Catania (Enzo Bianco), Bari (Simeone Di Cagno Abbrescia), Catanzaro (Sergio Abramo), Napoli (Antonio Bassolino), Palermo (Leoluca Orlando) e Reggio Calabria (Italo Falcomatà) hanno scritto una lettera a Romano Prodi ed al ministro dei Trasporti Claudio Burlando per chiedere che il governo intervenga perché il potenziamento di Malpensa non abbia ripercussioni negative sul Mezzogiorno. «Le iniziative per il potenziamento dello scalo di Malpensa - scrivono - hanno assunto contorni tali da mettere a repentaglio altrettanto legittimi interessi delle città che rappresentiamo». Alitalia è un'azienda autonoma, il progetto di Malpensa 2000 è utile al paese, ma «non può avvenire a discapito dell'aeroporto di Fiumicino, che ha una importanza strategica per l'intero Mezzogiorno, oltre che per il centro Italia».

correnza internazionale. Nel nuovo mercato mondiale, plasmato dalla maggiore integrazione (e non solo in Europa) e dalla globalizzazione, la competizione tra prodotti viene sempre più sostituita dalla competizione tra localizzazioni. In un mondo il cui capitale, sia produttivo che finanziario, è sempre più mobile, regioni e paesi, anche molto distanti tra loro, competono per attrarre investimenti dall'esterno da cui dipende, in buona misura, la capacità di creare occupazione e assorbire nuove tecnologie. In questa competizione lo strumento fiscale gioca un ruolo centrale. Non si potrebbe spiegare lo sviluppo notevole dell'Irlanda e del Galles, ma anche di molte regioni della Spagna, se non si tenesse conto del peso che le agevolazioni fiscali, accanto alla dotazione di infrastrutture e alla disponibilità di forza lavoro qualificata e a buon mercato, hanno avuto nell'attrarre investimenti di imprese di altri paesi, incentivate dalla prospettiva di poter essere presenti all'interno di un mercato ampio come quello europeo senza dover sostenere i costi di localizzazione delle sue regioni centrali a maggiore intasamento.

Gli incentivi fiscali, in altri termini, hanno svolto un ruolo importante nel favorire il «catching-up» delle regioni e dei paesi in ritardo nell'Unione Europea, ma hanno anche evidenziato che la

maggior integrazione comporta, in assenza di armonizzazione, una crescente tendenza alla competizione tra regole. Si tratta di un meccanismo ben noto e che riguarda anche altri aspetti della regolamentazione, da quella del lavoro a quella ambientale e che se non governato, comporta inevitabilmente la «rincorsa verso il basso», la deregolamentazione sfrenata.

Le conseguenze negative per il futuro dell'Unione economica e monetaria della mancata armonizzazione in generale, e di quella fiscale in particolare, potrebbero essere diverse e alla lunga controproducenti per tutti i membri dell'Ume. In primo luogo verrebbero inaspriti i fattori di contrasto tra i paesi membri. Non è difficile far notare che paesi come l'Irlanda finirebbero per godere contemporaneamente dei vantaggi della competizione fiscale e, in quanto economie a basso reddito, dei trasferimenti netti dal bilancio comunitario. Se questi aspetti non dovessero essere corretti l'idea stessa di coesione europea, che si basa in gran parte sulla funzione redistributiva del bilancio dell'Unione, potrebbe essere seriamente messa in discussione. Prospettiva tanto più grave nel momento in cui si sta preparando, con l'allargamento, ad accogliere paesi che saranno tutti beneficiari netti del meccanismo di trasferimento operato dal bilan-

cio comunitario.

Ma le conseguenze negative potrebbero essere ancora più gravi per quanto riguarda l'occupazione: il vero grande problema che l'Europa deve fronteggiare. La competizione fiscale agevola il fattore più mobile, il capitale, e lo Stato è costretto a rifarsi accrescendo l'imposizione sul fattore meno mobile, cioè il lavoro. Si dispone di evidenza empirica sufficiente per dimostrare che una causa, importante anche se non certamente unica, della disoccupazione strutturale in Europa è l'eccessiva tassazione sul lavoro. Una competizione basata sulla capacità di attrarre capitale essenzialmente tramite le agevolazioni fiscali rischia di ottenere un effetto contrario rispetto a quanto desiderato, quello di ridurre, invece che favorire, la crescita dell'occupazione.

Il problema va visto diversamente. L'armonizzazione fiscale è indispensabile per garantire pari opportunità ai giocatori. La competizione va concentrata su altri aspetti, che pure si sono rivelati essenziali in molti dei casi di successo sopra ricordati: la formazione del capitale umano, la dotazione di infrastrutture adeguate al nuovo paradigma tecnologico, una pubblica amministrazione che sia fattore di correttezza e non di costo aggiuntivo per le imprese. Ma come la armonizzazione fiscale deve essere decisa a livello comunitario, questi altri fattori di competitività devono in gran parte essere forniti dai governi nazionali (e anche da quelli locali).

[Pier Carlo Padoan]



# FRILIVER<sup>®</sup> Energy

# PERFORM<sup>®</sup>

LA CARICA GIUSTA AL MOMENTO GIUSTO

