

Domenica 7 giugno 1998

12 l'Unità

LE NUOVE FS



Per i mezzi di trasporto in vista joint-ventures con l'estero. La riforma nella Finanziaria

Ferrovie, l'azienda si apre ai privati

Treni e rotaie, nel futuro due società separate

ROMA. «Sì, è vero, stiamo lavorando per accelerare la riforma delle ferrovie», dice il ministro Claudio Burlando Taranto, all'indomani di un altro imbarazzante «disguido ferroviario».

La riforma è invocata ormai da tutti. Dall'azionista, il ministero del Tesoro, dalla maggioranza di governo, che si è riunita in questi giorni, dallo stesso presidente Claudio Demattè.

Per uscire dalla fase di emergenza continua, dello stallo di guasti e incidenti e prepararsi all'era della concorrenza europea che comincerà già dal 1 gennaio dell'anno prossimo, bisogna rapidamente ristrutturare il colosso Fs. La strada è stata segnata nei mesi scorsi, così le tappe (divisione contabile entro luglio di quest'anno) e il traguardo finale: la suddivisione in due società, una per le infrastrutture (la rete ferroviaria) che non potrà che rimanere pubblica, l'altra per la gestione del servizio di trasporto, che potrebbe in prospettiva aprirsi ai privati e alle joint ventures. La data ultima è fissata al 1 gennaio del 2000. L'obiettivo è di anticiparla almeno di sei mesi, di correre più velocemente e completare il processo di societizzazione entro maggio-giugno del 1999.

Al ministero dei Trasporti, ma anche al ministero del Tesoro, c'è un grande lavoro per mettere in moto la «rivoluzione».

Probabilmente già venerdì prossimo il consiglio dei ministri accoglierà le direttive 18 e 19 dell'Unione Europea per completare il processo di liberalizzazione e apertura della rete italiana alla concorrenza avviato con il recepimento della direttiva 440. Entro l'estate dovrebbero essere emanati i regolamenti attuativi e quindi dall'inizio del pros-

simo anno gli stranieri avranno il diritto di entrare sui nostri binari. È prevedibile che all'inizio siano le società di trasporto merci, che usano tratte non saturate (ovvero non ancora completamente occupate dai treni italiani), a chiedere di utilizzare la nostra rete. Naturalmente in autunno si dovranno attivare le regole per definire i canoni, ovvero quanto costerà utilizzare le strade ferrate italiane. Canoni che si applicheranno a tutti gli utilizzatori e quindi anche al pezzo di Fs che effettuerà il servizio di trasporto.

È probabile che per velocizzare la costituzione delle due società separate le prime norme attuative vengano inserite nel collegato alla legge Finanziaria che verrà preparato a settembre. Lo schema che si seguirà è di affidare a una società (quella delle infrastrutture) la costruzione, la messa in opera e la manutenzione dei binari e all'altra società il trasporto vero e proprio, organizzandolo su tre divisioni: trasporto locale, trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, merci. Degli oltre centomila ferrovieri, circa cinquantamila andranno alla rete e altrettanti al trasporto.

A queste tre divisioni, che copriranno bacini di utenza diversi (pendolari, passeggeri sulle medie e lunghe distanze, imprese) bisognerà quindi assegnare i mezzi e gli uomini che ora sono concentrati nell'Asa materiale rotabile e trazione. È a quest'area infatti che «appartengono» i 20mila macchinisti, i 42mila ferrovieri delle officine di manutenzione e i 6.500 treni e locomotori delle Fs, ed è quest'area che a sua volta, su richiesta o in base all'orario ferroviario, li assegna alle altre Asa (locali, passeggeri e merci). Un'operazione che nel gergo delle ferrovie

viene chiamata «spacchettamento». E che probabilmente scatenerà nuove tensioni con il Comu, il sindacato macchinisti, che fa dell'unità della categoria in un'unica struttura il suo punto di forza e di identità. Ma è ovvio che, per esempio, se il settore merci vuole diventare veramente competitivo non può continuare a dipendere dalle disponibilità erratiche o contingenti dell'Asa materiale rotabile e a trovarsi, come ora, nella strana situazione di avere venduto a un certo cliente un certo numero di carri e non avere poi il locomotore per trainarli o il macchinista per guidarli. Se l'accordo con le ferrovie svizzere cammina le merci potrebbero poi diventare la prima società autonoma perché è difficile immaginare una joint venture tra una divisione e una società straniera.

Dividere in tre i settori di mercato del servizio di trasporto consentirà di fare chiarezza e di avere trasparenza ed elasticità di gestione: ognuno saprà su quante risorse può contare e dove sta il punto di pareggio di bilancio o il punto in cui si cominciano a produrre utili. Anche la contrattazione col sindacato potrà fare un salto di qualità: i problemi di chi trasporta container non sono gli stessi di chi trasporta pendolari o clienti di treni a lunga percorrenza.

Quando questo sarà il nuovo assetto delle ferrovie italiane è possibile che la Tav, la società per la gestione dell'alta velocità, non abbia più ragioni d'essere come società autonoma: a quel punto sarà la rete che avrà in carico la costruzione delle nuove tratte. Resta da definire a chi andrà la proprietà delle stazioni e delle infrastrutture: anche in questo caso si può pensare ad una società costituita ad hoc. Ma questo è per



Il futuro più futuro.

A questo progetto guardano con favore anche i sindacati. Sono in corso contatti tra i ministri e le organizzazioni sindacali per sondare opinioni e avere una disponibilità a procedere verso l'obiettivo finale. Perché, come ripete Sergio Cofferati e come ha detto anche Massimo D'Alema concludendo l'assemblea nazionale dei ferrovieri Ds, senza il coinvolgimento attivo dei lavoratori e del sindacato, senza la loro partecipazione diretta, non sarà possibile risanare l'azienda e metterla nella condizione di competere a testa alta con le ferrovie degli altri paesi.

Morena Pivetti

L'Asa, la struttura che verrà «smontata»

ROMA. Già quest'autunno si comincerà probabilmente a discutere di come «smontare» l'Asa Materiale rotabile e trazione e di come smistare gli uomini e i mezzi che oggi fanno capo a quest'area alle tre future divisioni della società che gestirà il trasporto ferroviario. Ecco che cos'è l'Asa.

Direttore: ingegner Emilio Maestrini.

Personale: totale 35.463. 1) Macchinisti 18.485, capideposito 1.364; totale 20.129.

2) Settore tecnico. Officine di manutenzione corrente: 8.565 di cui 974 capi tecnici, 1.524 verificatori, 5.533 addetti di officina, 534 uffici. Officine di grandi riparazioni: 417 capi tecnici, 3.775 addetti officina, 283 uffici.

Mezzi di trazione: 5.105 di cui 3.729 treni, 22 locomotive a vapore, 1864 locomotive elettriche, 405 locomotive diesel, 529 automotrici elettriche, 30 Etr 500, 15 Etr 450, 17 Etr 460, 470 e 480, 20 elettrotreni.

Locomotive di manovra. 1376, di cui 60 elettriche, 758 locomotori diesel, 558 automotori diesel.

L'Asa Materiale rotabile e trazione ha la sede a Firenze, perché lì nacque come officina di progettazione di tutti i mezzi ferroviari ancor prima dell'unificazione delle linee esistenti sotto l'unica sigla Fs nel 1905.



Il ministro Burlando con i ferrovieri della stazione di Padova

Sciopero Martedì stop del Comu

ROMA. Le ferrovie dello Stato, in una nota, comunicano che il Comu, sindacato dei macchinisti, ha proclamato uno sciopero sull'intera rete dalle 10 alle 17 di martedì 9 giugno.

Le Fs assicureranno una serie di servizi, di seguito elencati. L'arrivo a destinazione dei treni in corso di viaggio all'inizio dello sciopero; i treni a lunga percorrenza previsti dalla commissione di garanzia e riportati sull'orario ufficiale; i treni Eurostar Italia sulle relazioni Milano-Roma-Napoli e Venezia-Roma-Napoli con cadenza bioraria; il mantenimento delle rimanenti relazioni ad eccezione del collegamento Bolzano-Roma, di una coppia di treni sulla relazione Lecce-Roma, di una coppia di treni sulla relazione Perugia-Roma e Ancona-Lecce-Roma; la totalità dei treni internazionali; la gran parte dei treni Intercity.

Non mancheranno disagi malgrado le rassicurazioni e le garanzie sulla percorrenza che sono state date dall'azienda con largo anticipo ai viaggiatori. C'è anche da dire che non si tratta di un periodo che le stesse Ferrovie dello Stato fanno rientrare in quella fascia di giorni caldi in cui realmente uno sciopero si trasforma in una odissea per chi ha programmato viaggi o vacanze da tempo: ma quest'anno non potrà accadere avendo per tempo il governo dato indicazioni in materia.

Per martedì le Ferrovie dello Stato, scusandosi con la clientela per i disagi, ricordano che maggiori informazioni possono essere richieste al servizio FS INFORMAZIONE 147888088.

R.E.

Demattè chiama i sindacati Vertice di pace a metà settimana

Salari più bassi e risanamento le sfide per Cgil, Cisl e Uil

ROMA. Sui giornali, in conferenza stampa, a ogni dichiarazione, si sbattono la porta in faccia. Ma dietro le quinte le diplomazie delle Fs e di Cgil, Cisl e Uil stanno preparando il vertice tra il presidente, Claudio Demattè, l'amministratore delegato, Giancarlo Cimoli, Sergio Cofferati, Sergio D'Antoni e Pietro Larizza. La data non è ancora stata fissata, ma l'incontro è previsto a giorni. Da tempo i dirigenti sindacali chiedono ai vertici delle Ferrovie di chiudere le polemiche «cartacee», fatte di dichiarazioni e contro-dichiarazioni a televisioni e giornali e di aprire un confronto serio sul futuro dell'azienda, sul suo risanamento, sulla sua riorganizzazione. I temi da approfondire sono molti, dalla sicurezza, agli investimenti, all'organizzazione del lavoro, all'applicazione del nuovo contratto, al costo del lavoro. La necessità di un incontro che chiarisca e sposti in avanti il confronto è una priorità anche per la dirigenza delle Ferrovie: per quanto riguarda le relazioni sindacali non sembra sia iniziata una stagione nuova, in corrispondenza del nuovo corso aziendale. Per non parlare delle grandi tensioni con i sindacati autonomi sul tema delle regole.

Su questo punto continua a battere ad ogni uscita pubblica il presidente delle Fs. «Il costo del lavoro è superiore del 40% a quello delle ferrovie tedesche. - ha ridetto a Padova tre giorni fa Demattè - Il ministro Burlando faccia una direttiva per imporsi di ridurre». «Demattè la smetta di fare propaganda, pensi a far circolare i treni e non a pronunciare battute da spot pubblicitario», gli ha risposto il segretario della Filt Cgil, Guido Ab-



Il presidente delle Ferrovie Demattè con l'amministratore Cimoli

badessa. Stessi toni hanno usato i dirigenti di Cisl e Uil: «I veri problemi delle ferrovie sono altri. Non si risana l'azienda con questo clima interno». Anche nell'incontro della maggioranza, tenutosi alla Camera nei giorni scorsi, i parlamentari Ds avevano insistito sulla necessità di un confronto con i lavoratori e con i sindacati: «Non si migliora la situazione senza coinvolgere i ferrovieri».

In più di un'intervista il segretario generale della Cgil aveva chiesto formalmente al presidente delle Fs di convocare i sindacati per aprire un tavolo di trattativa: «Smettiamoci di parlarci attraverso i giornali - insisteva Sergio Cofferati - e apriamo una discussione seria, a tutto campo: siamo disponibili a legare quote consistenti di salario alla produttività e al raggiungimento di obiettivi concordati ma siamo convinti che se non si rivedono in profondità i

modelli organizzativi dell'azienda, se non si decentrano le responsabilità, non si cambierà drasticamente lo stato di inefficienza e di inefficacia del servizio ferroviario, non si garantirà maggiore sicurezza a passeggeri e lavoratori».

In questi giorni, da più parti, si è invocata un'accelerazione della riforma delle ferrovie, ed è evidente che un più rapido processo di divisione in due società delle Fs ha bisogno anche dell'adesione convinta di sindacati e ferrovieri. È probabile che anche questo sarà uno degli argomenti affrontati nel vertice tra Cimoli, Demattè e Cofferati, D'Antoni e Larizza. Una svolta anche nelle relazioni sindacali interne all'azienda dovrebbe rendere più semplice il cammino. Almeno questo è l'auspicio alla vigilia di questo atteso vertice.

Mo. Pi.



CHECK-UP ALFA ROMEO.
35.000 LIRE, 20 CONTROLLI,
IL SERVIZIO TARGA ASSISTANCE.

Check-up Alfa Romeo. Il modo più sereno di andare in vacanza.

Il piacere di guidare un'auto in piena efficienza. Il modo più sereno per iniziare le vostre vacanze con Check-up Alfa Romeo.

Dal mese di giugno, e fino al 30 settembre 1998, avrete l'opportunità di far eseguire 20 controlli sulla vostra Alfa Romeo al prezzo straordinario di 35.000 lire. L'auto ha bisogno

di interventi? Se decidete di effettuarli pagherete un importo pari al solo costo degli interventi: il check-up, quindi, non vi sarà costato nulla. Superato il check-up, potrete contare su sei mesi di assistenza stradale Targa Assistenza valida in tutta Europa. E se in occasione del check-up cambiate l'olio motore con Selenia

e sostituite il filtro olio e il filtro aria, i Concessionari e la Rete di Assistenza Alfa Romeo vi offrono uno sconto pari al valore del filtro aria (a listino, I.V.A. esclusa).*

* Se l'intervento sull'auto consiste solo nel cambio olio motore e nella sostituzione del filtro olio e del filtro aria, il costo del check-up verrà comunque addebitato. Alfa Romeo vi consiglia i lubrificanti Selenia.

La Rete Alfa Romeo utilizza esclusivamente ricambi originali. <http://www.alfaromeo.com>

Alfranco di oblio Guida.



Alfa Romeo