

IN
PRIMO
PIANO

◆ **Il ministero dei Trasporti vara le linee guida della nuova direttiva sulle Ferrovie**
Entro aprile il documento dell'azienda

◆ **Potenziamento dei servizi e priorità-Sud**
Si punta al taglio dei costi e dal Duemila scatterà la separazione societaria

◆ **Contratti di solidarietà e mobilità interna**
per affrontare le eccedenze di personale
Il sindacato: no all'«esternalizzazione»

Treni, arrivano gli aumenti «di qualità»

Chi viaggia meglio pagherà di più. «Gli esuberanti? Solo dopo il piano d'impresa»

«Al nuovo hub di Malpensa passi da gigante»

Treu è abbastanza soddisfatto dello stato di operatività di Malpensa 2000, uscito dalla situazione di emergenza che aveva caratterizzato i primissimi giorni di apertura. «Il nuovo hub - ha detto al termine di una riunione per tracciare un bilancio sull'operatività dello scalo milanese - ha retto all'intenso volume di traffico del periodo natalizio; c'è un lento ma costante miglioramento nei tempi di partenza e di arrivo dei voli e nella riconsegna dei bagagli; è in costante aumento il traffico in partenza e in arrivo dallo scalo. Treu ha però voluto evidenziare anche alcuni aspetti critici ancora da risolvere: l'eccessiva oscillazione nei tempi di attesa per la partenza e di riconsegna bagagli per finire alle opere infrastrutturali.

ROMA Signori, si cambia. Più treni, più qualità, più sicurezza e biglietti più salati. Ma non saranno aumenti tariffari indiscriminati. Pagherà di più chi viaggerà meglio. Finisce l'era della distanza chilometrica uguale per tutti. Andare da Firenze a Bologna sarà più caro che non fare lo stesso tragitto su una rete scalcinata del Sud. In compenso, spariranno molti supplementi e le tariffe saranno più trasparenti. Sarà questo un primo risultato immediato del nuovo piano d'impresa delle Ferrovie. L'azienda dovrà presentarlo entro la fine di marzo. Ieri il ministro ai Trasporti Tiziano Treu ha trasmesso ai presidenti di Camera e Senato il documento che contiene le linee guida a cui le Fs dovranno sottostare. Dopo la discussione parlamentare, il documento tornerà a Palazzo Chigi e sarà tradotto in una direttiva del Governo all'azienda. Se l'amministratore delegato delle Ferrovie, Giancarlo Cimoli, pensava di poter affrontare il piano d'impresa 1999-2003 concentrandosi sul contenimento dei costi e pensando agli esuberanti (le 24.000 eccedenze di cui si parla da mesi), dovrà cambiare idea. «Gli esuberanti sono il risultato di un

percorso, non un punto di partenza - avverte il sottosegretario Angelini -. E non sono il tema principale del piano d'impresa». Il primo è lo sviluppo del prodotto. Il Governo vuole un aumento del volume del traffico passeggeri e, soprattutto, della quota merci. Il riequilibrio modale (il rapporto tra traffico su gomma e su rotaia) è all'ordine del giorno, così come quello di mantenere gli impegni ambientali presi nella conferenza di Kyoto. Verrà predisposto un vero e proprio piano merci. E, sempre restando nel potenziamento dei servizi, c'è la priorità Sud. «Abbiamo preso degli impegni con il Tesoro a Catania - spiega Treu -. Ci sono i progetti per l'adeguamento di sei tratte della rete del Mezzogiorno e all'Europa avanza la richiesta di essere inseriti nel quadro comunitario del 2000-2006». Si tratta, tra finanziamenti europei e italiani, di un totale che può andare dai 15mila ai 20mila miliardi. Che si aggiungono ai 78mila che saranno stanziati nell'arco dei prossimi 10 anni per gli investimenti nelle Ferrovie. Certo, lo sviluppo dovrà andare di pari passo con il risanamento tecnico ed economico del

l'azienda. E terrà gli occhi bene aperti, tanto da istituire un'autorità di controllo sull'azienda direttamente in ministero. Il Governo punta molto sul riordino organizzativo e societario. E pone delle scadenze: entro il 31 marzo Fs deve completare la separazione contabile tra le attività di trasporto e le infrastrutture ed entro il 31 maggio dovrà completare la riorganizzazione dei servizi di trasporto per divisioni. Dal 1 gennaio del Duemila ci dovrà essere la separazione societaria, «con quello che comporta in quanto riallocazione delle risorse produttive» come spiega il ministro. Meno categorica di quanto l'azienda vorrebbe, invece, la successiva divisionalizzazione (tre società dentro l'area trasporti): Treu si limita a scrivere che potranno essere realizzate ulteriori separazioni societarie. Resta invece confermata la scadenza del 31 dicembre 2003 per il nuovo metodo, con gare d'appalto e non più concessioni monopolistiche, per l'assegnazione dei servizi di trasporto metropolitano e regionale. Quanto agli investimenti, le priorità sono la sicurezza, il completamento del progetto Alta capacità, l'inegra-

zione con la rete europea, le merci, il Mezzogiorno, le aree urbane e il rispetto delle norme antinquinamento. Sulla sicurezza, da segnalare l'installazione del sistema Atc (automatic train control) su tutta la rete. Il tutto, ovviamente, con l'obiettivo di contenere i costi. Treu è categorico: «Tutti i costi, non solo quelli del personale, dovranno essere allineati con la media europea». Per farlo, le Fs avranno la possibilità di attingere al fondo ferroviario e potranno far ricorso a numerosi strumenti, dai contratti di solidarietà alla mobilità interna. Se ci saranno esuberanti si saprà a fine percorso, ma nel frattempo il ministro prevede anche possibili assunzioni «di qualità». E l'azienda potrà dare in gestione all'esterno alcuni servizi. Ed è quest'ultima apertura che Treu incontra la profonda contrarietà da parte del sindacato. Guido Abbadesse, segretario generale dei Trasporti della Cgil, la considera «contraddittoria con gli esuberanti». E, vista la condivisione del percorso scelto dal ministro, si augura che il sindacato sia coinvolto nella discussione.

CAPISTAZIONE

Ucs ammesso al tavolo Sciopero revocato



Roby Schier

È stato revocato lo sciopero dell'Unione capistazione (Ucs) previsto per oggi. Lo ha comunicato il segretario nazionale Ucs, Mario Montanari. Lo sciopero è stato revocato «in seguito al colloquio telefonico intercorso con il capo di gabinetto del ministero dei trasporti», ha detto lo stesso Montanari. Colloquio in corso del quale il leader dell'Ucs ha constatato «l'apertura concreta da parte del ministero a discutere il documento» relativo all'accordo sulle regole firmato dagli altri sindacati. «È caduta la motivazione che ci aveva portati a proclamare l'agitazione» ha aggiunto Montanari. E il ministro ai Trasporti Tiziano Treu ha deciso, visto l'atto di responsabilità dei capistazione ribelli, di convocarli per lunedì «per riprendere in un clima più sereno il dialogo bruscamente interrotto». Il dialogo si era interrotto al tavolo delle regole. Ma ora che Treu è in procinto di firmare il patto anche con il Comu, il sindacato autonomo dei macchinisti, ci sono le condizioni per tornare a parlare di regole pure con l'Ucs. «Sono molto soddisfatto - commenta il ministro -. Tra l'altro sembra anche che gli autonomi del Licat (controllori di volo, ndr) diano segnali di apertura. Finalmente possiamo pensare di arrivare ad un patto firmato da tutti, che vale per tutti». In questo caso, anche la modifica della legge 146 che regola gli scioperi nei servizi pubblici può essere affrontata in maniera più serena. «La modifica legislativa è comunque necessaria - spiega Treu - perché ci sono questioni, come il rafforzamento dei poteri della commissione di garanzia e l'effettività applicabilità delle sanzioni, che devono essere regolate per legge. E poi, per esempio, c'è il problema dei lavoratori autonomi, dagli autostopatori ai benzinaieri per finire ai tassisti che adesso non sono considerati nella 146». Sulle modifiche, comunque, Treu considera la proposta di legge dei Ds «una buona base di partenza» e confida nel fatto che anche le diverse sensibilità fin qui registrate con il ministro della Funzione pubblica Angelo Piazza convergeranno alla fine su una posizione comune. Intanto, da questa mattina Marina Guillet, la macchinista troppo bassa, torna al lavoro a Pisa come capotreno delle Ferrovie dello Stato. L'ex macchinista ha infatti accettato la proposta delle Fs di riassumerla, inserendola in un nuovo profilo professionale. Lo comunica la segreteria nazionale Fast-Confal che in una nota giudica la decisione delle Fs «un atto di buon senso». Marina Guillet non era stata riconfermata alla scadenza del contratto di formazione lavoro perché alla visita a Roma si sono accorti che non raggiungeva il metro e 55 di altezza previsto dal regolamento per fare il macchinista.

L'INTERVISTA ■ TIZIANO TREU, MINISTRO DEI TRASPORTI

«Demattè e Cimoli sotto esame»

SILVIA BIONDI

ROMA Ha fatto Bingo al tavolo delle regole, tanto che il suo patto sta per essere sottoscritto anche dai sindacati autonomi. Appena insediato ai Trasporti con il Governo D'Alema si è trovato tra le mani la patata bollente di Malpensa 2000 nel caos dell'apertura. Ma ora che, come dice uno dei suoi sottosegretari, Giordano Angelini, «lo sviluppo aereo è in grande sviluppo, i porti sono finalmente ok e per l'autotrasporto c'è solo da aspettare la legge comunitaria», per il ministro Tiziano Treu inizia la grande sfida. Il '99 dovrà essere l'anno di svolta delle Ferrovie. «Un obiettivo ambizioso che ci mette tutti sotto esame», spiega rivolto in particolare ai vertici aziendali.

settori che vanno in pareggio, altri che guadagnano ed anche settori che perdono. L'importante è stare nella media delle altre aziende europee». Quindi lei conferma la fiducia nei vertici aziendali? «Io dico che noi diamo le direttive, loro devono preparare il piano d'impresa seguendole e poi noi controlleremo se le misure previste vengono adottate. L'obiettivo che ci aspetta è molto ambizioso e siamo tutti sotto esame, ministro

l'accordo del 23 dicembre: grande concertazione con i sindacati, e poi ci danno in gestione all'esterno i servizi? «Non vedo il problema. L'accordo dice che concertiamo. Nel caso specifico diciamo che, per esigenze di competitività dell'azienda, si valuterà se certe attività sono ancora esercitabili all'interno». Attività strumentali, quindi importanti. Ha già in mente quali? «Vedremo caso per caso. Potrebbero essere, per esempio, quelle

della manutenzione. Ma sarà una valutazione fatta alla luce di attente analisi sui costi». A proposito di costi, l'azienda sostiene che un ferroviere italiano costa il 20% di un collega europeo. Quando lei parla di parametri europei, si schiera con i vertici aziendali? «I numeri che sono stati fatti finora non mi interessano. La media europea va analizzata in modo scientifico. Metterò al lavoro un gruppo di esperti per fare un'analisi disaggregata della struttura dei costi, e non solo per le Ferrovie. Poi, in molti casi, alcuni studiosi mi hanno già detto che non ha senso fare la media. Dobbiamo guardare le tipologie professionali, fare comparazioni mirate».

Dal treno all'aereo. Come si coniuga il mercato e la privatizzazione dell'Alitalia con la battaglia politica che fate per rispondere alle esigenze dei sindacati del Sud? «È politica nel senso che vogliamo

che si sviluppi il traffico dal Nord al Sud. Ma è anche una battaglia di mercato, perché qualsiasi decisione deve essere presa dopo un'attenta valutazione della domanda e dell'offerta. Non a caso ho chiesto ad Assoaeroporti di fare un'indagine di mercato. Poi c'è il problema di Milano». Già, Malpensa. Davvero vuole rivedere il decreto Burlando con l'Unione europea. «Solo se saremo costretti a farlo. Su Malpensa dobbiamo dare tre risposte urgenti. Rivedere alcuni orari, aggiungere alcuni voli dai principali scali del Sud dove c'è realmente una domanda insoddisfatta e Alitalia deve rivedere le tariffe, scontare Malpensa rispetto a Linate». Così, almeno, chi arriva nel nuovo hub e deve andare in città riprende i soldi del taxi... «Guardi che non è obbligatorio prendere il taxi. Ci sono navette ogni venti minuti e un treno ogni trenta per raggiungere Milano».

Un dipartimento del ministero sarà incaricato di seguire le Ferrovie giorno per giorno



L'ARTICOLO

CONFLITTI NEI SERVIZI, LE INTESE NON BASTANO CI VUOLE LA LEGGE

RENZO INNOCENTI*

Il tema della regolamentazione del diritto di sciopero è da sempre al centro di polemiche e contrapposte valutazioni. L'ondata di scioperi che nel mese di dicembre ha coinvolto il settore dei trasporti pubblici, rischiando di paralizzare l'Italia e creando fortissimi disagi ai cittadini, ha acceso nuovamente il dibattito sulla necessità di porre dei limiti ad un esercizio talvolta arbitrario e incontrollato dell'astensione dal lavoro nel settore dei trasporti e dei servizi pubblici essenziali. Non si tratta di mettere in discussione un diritto sacrosanto dei lavoratori ma di definire nuove regole per garantire da un lato la tutela del diritto di sciopero e dall'altro la tutela dei cittadini e degli altri lavoratori. Dobbiamo evitare che i diritti del cittadino utente e lavoratore siano sacrificati a dispute o conflitti sindacali legati alla soddisfazione di

interessi, senz'altro legittimi, ma troppo spesso particolari. Nel settore dei trasporti questo principio vale ancora di più perché le prove di forza tra aziende e lavoratori o forme di lotta arbitraria danneggiano sempre il diritto del cittadino alla mobilità. Servono nuove regole, quindi. Norme capaci di conciliare l'azione sindacale ed i diritti di cittadinanza, entrambi garantiti dalla Costituzione. Il recente protocollo d'intesa sottoscritto da sindacati e governo è senz'altro un fatto positivo ma non è di per sé sufficiente. Si rende necessario, comunque, l'intervento del legislatore per modificare quelle parti dell'esercizio del diritto di sciopero regolate dalla legge e per rendere ancora più cogente l'accordo sottoscritto.

La proposta contiene una nuova disciplina delle sanzioni applicabili nelle ipotesi di violazione delle disposizioni legislative, prevedendo importi diversi a seconda che a violare la norma sia il lavoratore l'organizzazione sindacale o l'impresa. La novità di maggior rilievo è costituita dall'attribuzione alla Commissione di Garanzia del potere di irrogare la sanzione prevista, nonché dalla sostituzione delle attuali sanzioni disciplinari sistematicamente inapplicate,

con sanzioni pecuniarie. Altre due questioni importanti sono contenute nella proposta. La prima è relativa alla previsione di un tentativo obbligatorio di conciliazione, utile sul piano della prevenzione del conflitto. La seconda è quella che l'eventuale ordinanza di precettazione deve essere emanata non meno di 48 ore prima dell'inizio dell'astensione. Ciò per limitare i danni dell'effetto annuncio. Occorre però, anche un salto di qualità nella cultura di servizio da parte di tutti i soggetti che operano nel settore dei servizi pubblici, specialmente in quello dei trasporti, utilizzando con maggiore sistematicità la negoziazione d'anticipo, anche al fine di evitare una spettacolarizzazione dei conflitti che finisce per essere autolesionista e controproducente per tutti. Resta, infine, un nodo da sciogliere tempestivamente: quello della rappresentatività. E neces-

sario acquisire un sistema di regole e procedure nei diversi aspetti delle relazioni sociali. Un tema che ha trovato una positiva sintesi nel testo della proposta di legge approvata dalla Commissione Lavoro della Camera. L'equilibrio tra i principi generali che regolano il terreno della rappresentanza, attraverso norme ispirate ad una maggiore partecipazione e ad un'estensione dei diritti, e l'ampio spazio lasciato alla negoziazione fra le parti per la loro concreta applicazione rappresenta una nuova base che può, tuttavia, essere perfezionata nell'ulteriore fase di discussione in Parlamento. Ma regole certe su «chi rappresenta chi e come» sono un'esigenza ormai indilazionabile e decisiva anche per risolvere i problemi degli scioperi selvaggi nei servizi pubblici.

*Pres. Commissione Lavoro Camera dei deputati

