

◆ **Audizione del ministro in Senato sul piano d'impresa già presentato ufficialmente nei giorni scorsi**

◆ **Spazzati via i dubbi di un contrasto con Ciampi: «Il documento che ho presentato è stato concordato»**

◆ **Un messaggio ad azienda e sindacati «Ci vuole maggiore serenità seguendo uno schema concertativo e partecipativo»**

IN  
PRIMO  
PIANO

# Treu: «Queste ferrovie così non vanno»

## I Trasporti d'accordo con il Tesoro: «Gli esuberanti andranno quantificati»

ROMA «Nelle Ferrovie c'è un problema di riduzione dei costi, compreso quello per il personale, quelli operativi e di holding: è quindi necessaria una riorganizzazione, anche per portarli in linea con quelli europei». Questo uno dei passi centrali dell'intervento del ministro dei Trasporti, Tiziano Treu, ascoltato ieri dalla commissione Lavori pubblici e telecomunicazione del Senato, nel corso dell'indagine sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario, merci e passeggeri, nell'ambito dell'attuazione del piano d'impresa 1997-2000. Costi che, secondo il ministro, andranno quantificati e poi gestiti, nel quadro di una necessaria riorganizzazione.

«Siamo consapevoli -ha aggiunto- che dal processo di risanamento emergano degli esuberanti che andranno quantificati». L'audizione era particolarmente attesa, dopo che il giorno prima, il superministro dell'econo-

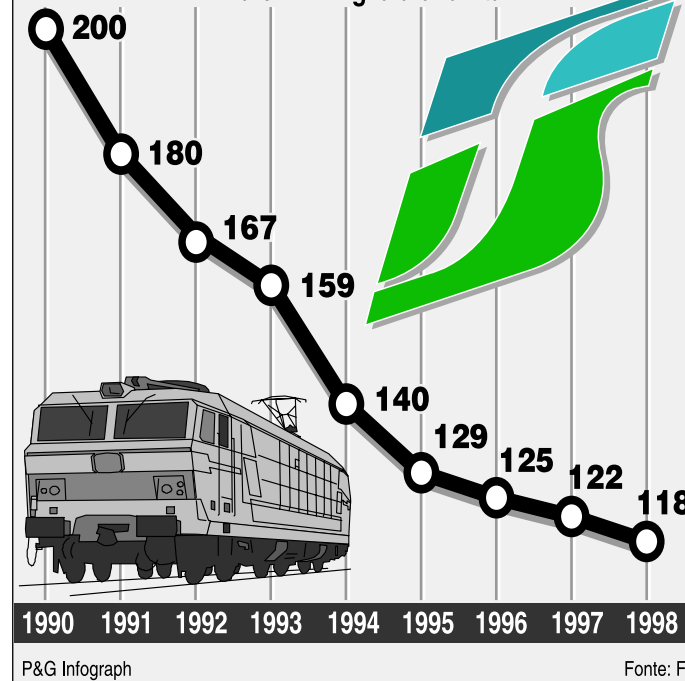
mia, Carlo Azeglio Ciampi, sul capitolo «costi» era stato piuttosto ruvido. «Ci sono -aveva seccamente affermato- troppi ferrovieri e con schemi retributivi troppo onerosi». Meno brusco, il titolare del dicastero di Piazza della Croce rossa, ha affrontato in maniera più «diplomatica» il problema del personale, ma ha negato -rispondendo ad una domanda dei giornalisti- che esistano contrasti con Ciampi. «Non ci sono divergenze -ha affermato- il documento che ho presentato è stato concordato con il ministro del Tesoro».

Treu ha ribadito più volte la necessità del legame tra risanamento e sviluppo, dei percorsi che debbono, a suo giudizio, andare in parallelo. «Il governo -ha detto, in proposito- ha posto una forte enfasi sul carattere strategico del sistema ferroviario, con un nesso tra il patto di sviluppo per le zone più svantaggiate del Paese». Per quanto riguarda la rior-

ganizzazione, il ministro ha ricordato le future tappe. Piano d'impresa entro il 31 marzo, seguirà la separazione contabile, peraltro già avviata, tra infrastrutture e attività di trasporto; entro il 31 maggio si procederà alla divisionalizzazione; dal 1° gennaio 2000 partirà la divisione societaria tra infrastrutture e trasporti; dal 31 dicembre 2003 verrà avviato l'affidamento, con procedura di evidenza pubblica, dei servizi di trasporto locali. In tempi ravvicinati l'advisor presenterà l'analisi sulle Ferrovie; dopo il governo potrà definire la direttiva per il piano da presentare entro marzo. Treu ha definito «difficili» le relazioni sindacali nelle Fs, ma ha auspicato maggiore serenità, uno «schema di tipo concertativo e partecipativo», perché «non ci sarà -ha detto- rilancio senza partecipazione e collaborazione».

### I DIPENDENTI DELLE FERROVIE

Valori in migliaia di unità



### Cimoli: tariffe su con il riassetto elettrico

ROMA Il riassetto elettrico potrebbe costare 400 miliardi di lire alle Fs che, per coprire i nuovi costi dovrebbero aumentare i prezzi dei biglietti o battere cassa, chiedendo un aumento dei trasferimenti statali.

A mettere in guardia dai rischi è l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli, ascoltato ieri dalle commissioni industria di Camera e Senato chiamate a dare il loro parere sul decreto Bersani. Cimoli spiega che le Ferrovie ricevono parte dell'energia a costi molto bassi perché sono state espropriate negli anni '60 delle loro centrali che vennero conferite all'Enel, senza ricevere indennizzi. «Vogliamo mantenere le attuali tariffe -spiega Cimoli- oppure ci vengano restituite le centrali». Le Fs nel '98 hanno consumato 5,3 miliardi di kWh. Di questi 3,3 mld, (parte di quelli impiegati per la trazione che copre il 90% dei consumi), sono acquistati dall'Enel «ai puri costi di produzione», 30 lire al kWh, grazie ad una convenzione. Le Fs «al tempo della nazionalizzazione conferirono le loro centrali idroelettriche all'Enel senza ricevere alcun indennizzo». La legislazione, stabilisce che «il prezzo dell'energia fornita alle Fs fosse equivalente agli oneri che avrebbero sostenuto se non fossero state espropriate delle centrali». La tariffa, quindi, «non è agevolata, ma è bassa a fronte di qualcosa che noi abbiamo dato».

## E ora Demattè frena sui numeri Torna in auge la «soluzione tedesca»

SILVIA BIONDI

ROMA I dirigenti delle Fs scrivono a D'Alema chiedendogli di rimuovere l'attuale vertice? Peccato, dicono alle Fs, che le persone in questione siano solo una rappresentanza minoritaria della classe dirigenziale dell'azienda. Il Fendit, fanno sapere dalla direzione Fs, è una sigla sindacale che «rappresenta il 20% dei dirigenti ferroviari italiani» e le sue posizioni inducono «clamorosamente in errore sulla volontà vera dei manager delle Ferrovie dello Stato». I dirigenti contestari accusano le Fs di aver «buttato fuori 100mila persone e aver mantenuto i costi del per-

sonale pressoché inalterati». Replica l'azienda: «L'esodo senza abbattimento del costo del lavoro è cessato definitivamente nel '97, con l'arrivo del nuovo management. Da allora è calato di 1.900 miliardi (900, al netto di alcune agevolazioni contributive), mentre il margine industriale è migliorato di 2mila miliardi». Dopodiché, fa presente l'azienda, «è vero che tra l'85 e il '96 si è creato un costo del lavoro di dimensioni intollerabili, frutto di un modello di gestione, e di cogestione con il sindacato, al quale è stato detto definitivamente basta». Quanto alle promozioni superfacili per gli ex-dipendenti della società Efeso (sciolta dopo la cacciata di Necci), che passano

**RISPOSTA AI CRITICI**  
O si licenzia o si trova il sistema di far costare meno i ferrovieri

di accertato valore professionale vennero trasferiti nella holding, subendo peraltro l'imposizione sindacale di entrare ad un livello decisamente inferior-

dal quinto al nono livello impiegatizio in un colpo solo raddoppiando lo stipendio, l'azienda fa sapere che si tratta «di un altro pasticcio riferito al passato». E spiega: «Quando, per i ben noti motivi, venne chiusa Efeso, alcuni quadri di accertato valore professionale vennero trasferiti nella holding, subendo peraltro l'imposizione sindacale di entrare ad un livello decisamente inferior-

re a quello che occupavano. A distanza di due anni, su richiesta del suo diretto superiore, a uno di costoro che ha dimostrato sul campo di meritarselo è stato riconosciuto il suo grado precedente. Si tratta, per ora, di un solo caso, ma altri ne seguiranno in una logica di sana politica aziendale meritocratica». Polemiche a parte, il problema che i vertici Fs hanno di fronte è il piano d'impresa da redarre. Il ministro Treu aveva detto che sarebbero stati sotto esame. E lo sono davvero, oltre al fatto che sull'amministratore delegato Giancarlo Cimoli e il presidente Claudio Demattè c'è un tiro incrociato di pressioni. Ultima, in ordine d'appari-

zione, quella della Uil che nel replicare al ministro Ciampi (lunedì aveva detto che i ferrovieri sono troppi e troppo costosi) attacca: «Ancora una volta, parlando di Fs, Ciampi ha scaricato l'inefficienza dei vertici aziendali sul personale. Vertice dove le nomine sono state fatte proprio dal ministero del Tesoro». Quanto alle retribuzioni troppo alte, la Uil sottolinea che «non sono quelle da contratto ad essere elevate, ma quelle degli assunti dall'esterno, le promozioni facili ed al di fuori di ogni regola che anche in questi giorni vengono fatte, le centinaia di consulenze alle quali si aggiungono i costi operativi in crescita».

Ma sarà sul costo del lavoro che l'azienda insisterà con tenacia, anche se ha smesso di far circolare cifre ufficiose sugli esuberanti (i famosi 24mila). Con due opzioni: o si licenzia, o si trova il sistema di far costare meno i ferrovieri. L'obiettivo è comunque quello di raggiungere il pareggio di bilancio almeno tra le entrate e le uscite sfondate dall'intervento statale e dai problemi connessi alla manutenzione della rete. La proposta dell'extracosto non è stata per niente abbandonata. Copiata dalle ferrovie tedesche, prevede di far ricadere sulla collettività una parte del costo del lavoro. Poi si guarda con interesse ai contratti di solidarietà o a possibili defiscalizzazioni di questa voce così pesante nel bilancio aziendale.

ACQUISTO ANTICIPATO.  
L'ULTIMA MODA  
IN GIRO PER L'ITALIA.

IN GIRO PER L'ITALIA

Esempio:  
**L. 216.000**  
ROMA - MILANO  
Andata e ritorno

Esempio:  
**L. 288.000**  
ROMA - VENEZIA  
Andata e ritorno

Esempio:  
**L. 234.000**  
MILANO - NAPOLI  
Andata e ritorno

Chi acquista 14 giorni prima risparmia fino al 60%. Gira e rigira, le tariffe nazionali Alitalia convergono sempre. Basta acquistare almeno 14 giorni prima della data di partenza un volo andata e ritorno per destinazioni italiane e restare fuori la notte del sabato per risparmiare fino al 60%. L'offerta è valida per i voli diretti no-stop, tutti i giorni della settimana fino al 28 marzo. Informatevi nelle Agenzie di Viaggi, negli Uffici Alitalia o consultate la pag. 683 del televideo RAI, TMC e Mediavideo oppure [www.alitalia.it](http://www.alitalia.it)

**Alitalia**

VI PORTEREMO OVUNQUE

Numero Verde  
**167-050350**

Le tariffe d'andata e ritorno, soggette a specifiche condizioni e alla disubbidienza di costi, non comprendono le tasse di imbarco. Alcuni voli possono essere operati da Compagnie Aeree Particolari. L'acquisto del biglietto deve avvenire al massimo entro tre giorni dalla prenotazione confermata e con un'ora prima di partenza. Non è consentita la lista d'attesa. L'offerta non è cumulabile ad altri sconti. Per le condizioni di rimovibilità in caso di non utilizzo o di cambio di prenotazione, chiedete informazioni agli uffici Alitalia o alle Agenzie di Viaggi. Le tariffe si applicano agli orari in vigore soggetti ad eventuali variazioni operative. Il numero verde è attivo 24 ore su 24.

