



FINANZA E IMPRESE

Classifica «Ft», sale la Pfizer per il Viagra

MARCO TEDESCHI

La Microsoft ha rubato per la prima volta alla General Electric il posto più alto della classifica dei gruppi maggiormente capitalizzati del mondo e il Viagra ha dato una spinta decisiva alla Pfizer, passata dal 22/mo posto della graduatoria nel 1997 al sesto l'anno scorso. Ma le novità del «FT500», la classifica annuale del quotidiano britannico «Financial Times» dedicata ai principali 500 gruppi del globo, non finiscono qui: le crisi che si sono abbattute su gran parte delle economie emergenti, infatti, hanno provocato un vero e proprio crollo nella graduatoria di molti gruppi asiatici e sudamericani, i cui posti sono andati in molti casi ad aziende europee e americane.

LAVORO

€ c o n o m i a

RISPARMIO

LA BORSA

MIB	984 -0,303
MIBTEL	23582+1,703
MIB30	34446+2,065

LE VALUTE

DOLLARO USA	1,141
-0,011	1,152
LIRA STERLINA	0,696
-0,004	0,692
FRANCO SVIZZERO	1,612
-0,004	1,608
YEN GIAPPONESE	132,250
+0,340	131,910
CORONA DANESE	7,435
0,000	7,435
CORONA SVEDESE	8,865
-0,017	8,882
DRACMA GRECA	321,600
-0,250	321,850
CORONA NORVEGESE	8,570
-0,028	8,598
CORONA CECA	36,432
-0,032	36,464
TALLERO SLOVENO	189,640
-0,077	189,717
FORINO UNGHERESE	249,340
-0,740	250,080
SZLOTY POLACCO	4,138
-0,020	4,158
CORONA ESTONE	15,646
0,000	15,646
LIRA CIPRIOTA	0,581
0,000	0,581
DOLLARO CANADESE	1,737
-0,015	1,752
DOLL. NEOZELANDESE	2,136
-0,022	2,159
DOLLARO AUSTRALIANO	1,826
-0,005	1,831
RAND SUDAFRicano	6,914
-0,020	6,934

I cambi sono espressi in euro. 1 euro= Lire 1.936,27

Rivolta nelle Fs contro le consulenze

E Treu assicura: «Non faremo esuberanti guardando solo all'anzianità»

SILVIA BIONDI

ROMA La Rsu la chiama «inesorabile occupazione della testa dell'azienda». E da Villa Patrizi, sede centrale delle Fs, fa appello alle segreterie nazionali e regionali di categoria affinché si affronti il problema delle consulenze, delle assunzioni e dell'utilizzazione del personale di altre società. Secondo la rappresentanza sindacale unitaria l'utilizzo dei consulti «ha assunto notevoli dimensioni, aggravando la strutturale mancanza di organizzazione del lavoro». Un rigonfiamento proprio nel settore impiegatizio e dirigenziale, tanto che, dice la Rus, «l'azienda è arrivata a dichiarare nel '98 una consistenza di personale a Villa Patrizi superiore a quella del '95, nonostante centinaia di prepensionamenti».

La rivolta contro i consulenti è partita dall'Asa logistica integrata. «Sono circa 2 anni che passiamo buona parte del nostro tempo di lavoro a dare consulenza ai consulenti», denunciano i lavoratori. Che spiegano: «Non siamo coinvolti, veniamo considerati poco utili all'interno dell'organizzazione del lavoro prevista per il prossimo futuro all'Asa logistica e registriamo una bizzarra utilizzazione dei consulenti i quali, progressivamente, stanno incamerando il nostro know-how per poi appropriarsi del lavoro e scarzarci». Ed elencano società di consulenza «ormai stabilmente inserite nell'organizzazione del lavoro come Metis, Consiel, Studio Staff, Value Partner, Interconsult Wise, dalle quali sono stati assunti diversi collaboratori anche con incarichi di top management».

«La realtà è che in Ferrovie non si fanno concorsi da anni - spiega Antonio Finocchiaro della Rsu - però si sono mandate via centinaia di persone. L'azienda si è im-

verita. Noi non siamo contrari alle assunzioni, ma vogliamo il rispetto delle regole. Non possono esserci assunzioni che passano per altri canali, consulenze che poi si trasformano e via dicendo. E si registrano situazioni molto antipatiche: nello stesso ufficio ci sono due impiegati che fanno lo stesso lavoro ma con stipendi assai diversi».

D'altra parte l'azienda sostiene che «l'importo speso per consulti esterni è in forte calo» e tira fuori le cifre: 44 miliardi e 102 milioni nel '97 contro i 54 miliardi e 242 milioni nel '96. Semmai, dice, «è il costo del lavoro che, con i suoi 9.776 miliardi a fronte di un fatturato di 10.187 miliardi non è più sostenibile».

«L'azienda replica che i costi operativi le prime previsioni per il '99, ancora provvisorie, sono di circa 700 miliardi in più rispetto al preventivo del '98. Tagliare sui costi, esuberanti ma anche assunzioni. «Abbiamo bisogno di nuove professionalità all'interno dell'azienda - spiegano dalla direzione generale di Villa Patrizi - ma alla fine, tra nuovi ingressi e uscite comunque dovrà esserci meno personale in Ferrovie».

E di assunzioni e esuberanti ha parlato ieri anche il ministro dei Trasporti Tiziano Treu. Secondo cui la gestione degli esuberanti non avverrà più, come in passato, «in maniera arbitraria, sulla base dell'anzianità», ma si baserà «su un identikit del personale che le Fs stanno già facendo». E questo lavoro di ricognizione, assicura l'azienda, sarà fatto all'interno, senza ricorso ai consulenti.

L'INTERVISTA

Cerfeda, Cgil: «Basta con la caccia al ferroviere»

ROMA Basta con l'attacco ai ferrovieri. Walter Cerfeda, numero due della Cgil, sostiene che «la pianta organica non è più il problema prioritario delle Ferrovie». Un'azienda che, aggiunge, «è al livello di portare i libri contabili in Tribunale». Per risanarla bisogna investire sulla stabilità del lavoro. Un po' sul modello giapponese.

Cerfeda, Demattè in realtà guarda ai tedeschi e vuole che il differenziale di retribuzione, l'extra-costo, sia a carico dello Stato. Cos'è questa storia dei giapponesi?

«È una sorta di solidarietà alla rovescia. In cambio della garanzia del posto di lavoro, a vita, i lavoratori sono disposti ad affrontare dei sacrifici salariali. In realtà per le Fs si potrebbe studiare qualcosa di molto articolato e noi delle idee le abbiamo. Ma siamo disposti a metterle sul tavolo solo se l'azienda cambia linea, se abbandona la politica dei tagli ed è disposta ad investire sulla stabilità del lavoro. Quanto alla proposta di Demattè è la solita: scaricare i costi su Pantalone, cioè lo Stato. Veramente molto comodo».

Quindi per voi non si deve proprio parlare di esuberanti?

ROMA In azienda si fanno gli incontri con il sindacato sul progetto di smembrare le Fs in cinque divisioni. Nella realtà, si sta già lavorando concretamente alla realizzazione della divisionalizzazione. Lo denuncia il Comu.

«Nell'ultimo listino paga ogni macchinista si è ritrovato con un numero che lo assegna ad un'ipotetica futura divisione - spiega Giulio Moretti, leader del sindacato autonomo dei macchinisti - E sappiamo che sono già stati individuati gli impianti e le locomotive da redistribuire. Di conseguenza, che confronto è con i sindacati se lo stanno già attuando? Su cosa ci chiamano a discutere se stanno già andando avanti?».



«La pianta organica è ok. Facciamo come i giapponesi»

«La pianta organica non è più il problema prioritario di questa azienda. Sono altri i nodi che deve affrontare, alla vigilia della liberalizzazione. Servono piani industriali, potenziamento del settore merci, investimenti. Tutte cose previste nel documento del ministro Treu. Altrimenti le linee redditizie le prenderanno gli svizzeri e alle Fs non resteranno che i collegamenti che non vuole nessuno, dove non si guadagna. L'azienda deve mettere in campo, con il nuovo piano d'impresa, la volontà di aggredire il mercato. Finora non è stato fatto. Si è guardato solo a tagliare i costi».

Hanno fatto fuori centomila persone e continuano ad essere in deficit. Gli obiettivi di tagliare sul costo del lavoro, portati avanti da Demattè e ora rilanciati anche da Ciampi, sono il proseguimento di una politica che ha portato l'impresa sull'orlo del fallimento. Però nel documento di Treu e nelle intenzioni dell'azienda c'è anche la volontà, a fronte degli esuberanti, di fare assunzioni qualificate per affrontare l'innovazione tecnologica.

«Ce lo diceva anche Necci: mandare via 5.000 ferrovieri e assumere 2.000 laureati. In realtà hanno mandato via la gente in base all'età anagrafica e si sono ritrovati con un'azienda molto impoverita nelle professionalità. Che siano necessarie assunzioni mirate, e rigorose, va anche bene. Ma non al posto degli attuali ferrovieri. La pianta organica ora è ok. L'azienda deve dare il segnale che l'emorragia è finita. La politi-

ca degli anni passati ha demotivato e deresponsabilizzato il personale. E questo è un grande errore, perché le Fs si risanano con i ferrovieri, non con loro. Come dice Cofferati, il ferroviere ha la divisa. Ed è la più grande risorsa delle Fs».

D'Antoni propone il modello Alitalia, partecipazione diretta dei lavoratori. Non è un modo per responsabilizzare e rimotivare il ferroviere?

«No. In Fs ognuno deve svolgere il suo ruolo. Le regole e gli obiettivi devono essere chiari e il modello Alitalia è impraticabile. I lavoratori e i sindacati devono essere giacobini rigorosi che vigilano sull'azione di risanamento. È finito il consociativismo, che ha fatto i suoi danni».

Quali danni, in particolare? «Basta guardare a Villa Patrizi, il palazzo dei veleni. Lì si sono annidate sacche di consociativismo che hanno portato ad un rigonfiamento di organico, dovuto probabilmente a logiche clientelari. Continuare, ora, a cercare professionalità esterne aumenta solo il danno. Li bisogna ridurre seccamente».

SI.BI.

I macchinisti del Comu: «La divisione è già iniziata»

to all'adesione dell'Ucs, l'unione dei capistazione, non è stato ancora deciso niente. Il sindacato capitanato da Mario Montanari ieri si è incontrato con il ministro ai Trasporti Tiziano Treu ed ha un nuovo incontro in programma per il 4 febbraio. Il giorno prima saranno il Comu e le altre sigle autonome a tornare al tavolo ministeriale, sempre per tentare di trovare un accordo sul patto delle regole.

Su questo il Comu conferma lo sciopero in programma dalle 18 del 17 alle 17 del 18 febbraio. No al progetto di smembramento dell'azienda, no all'orario di lavoro così come stabilito dall'ultimo contratto. Quanto all'adesione dell'Ucs, l'unione dei capistazione, non è stato ancora deciso niente.

Il sindacato capitanato da Mario Montanari ieri si è incontrato con il ministro ai Trasporti Tiziano Treu ed ha un nuovo incontro in programma per il 4 febbraio. Il giorno prima saranno il Comu e le altre sigle autonome a tornare al tavolo ministeriale, sempre per tentare di trovare un accordo sul patto delle regole.

POSTE

La Uil denuncia 15mila esuberanti. L'azienda smentisce

I 15.500 esuberanti delle Poste non sono altro che l'effetto dei progetti previsti dal piano d'impresa dell'amministratore delegato Corrado Passera. Esuberanti che, peraltro, se dovesse essere applicato il piano non sarebbero «facilmente ricollocabili». Lo afferma la UilPost secondo la quale l'azienda avrebbe intenzione di dare 80 milioni ciascuno a 3 mila dei 15.500 lavoratori in esubero, per incentivarli ad andare in pensione. La UilPost ha scritto una lettera al ministro delle Comunicazioni, Salvatore Cardinale, ai sottosegretari Vita e Lauria, ai gruppi parlamentari di Camera e Senato e alle commissioni competenti, dove si afferma che «si è nuovamente di fronte a iniziative di tagli di forza lavoro, con l'esclusiva attenzione al riequilibrio dei conti». Ma i dati vengono smentiti recisamente dall'azienda.

Treni più sicuri, incidenti ridotti del 27%

Spesi 1.200 miliardi per la sicurezza. Alta velocità, la Roma-Napoli nel 2003

ROMA Il piano sulla sicurezza ferroviaria con investimenti straordinari per 1.200 miliardi varato ad aprile dello scorso anno, dopo la serie nera di incidenti ha dato i suoi frutti: l'incidentalità nel 1998 è infatti diminuita del 27%. Lo ha affermato l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli nel presentare i risultati del piano che ha raggiunto il 90% degli obiettivi fissati. In particolare è stato integralmente rispettato il programma di manutenzione straordinaria di infrastruttura (circa 200 miliardi), che ha richiesto anche una modifica degli orari, sia nell'acquisto di nuovo materiale rotabile (oltre 1.000 miliardi), sia in nuove tecnologie di sicurezza (apparecchi di controllo e comando stazione, impianti di distanziamento automatico dei treni, sistemi di controllo automatico della marcia dei treni e della cir-

colazione, misuratori di velocità), per oltre 1.500 miliardi a carico del programma di investimenti, già finanziato per la tecnologia da 10 mila miliardi. Infine tutti i 108 passaggi a livello previsti nel piano sono stati eliminati e 48 sono stati automatizzati. Le Ferrovie italiane - ha detto Cimoli affermando che l'azienda sta mettendo a punto il piano sicurezza 1999 - rimangono comunque le più sicure.

Il piano 98 ha individuato i punti di criticità per quanto riguarda gli incidenti, quasi sempre legati al fattore umano. Per questo sono stati messi a punto interventi specifici come il «progetto macchinisti» destinato a concludersi entro il 1999 e che prevede campagne di formazione e sensibilizzazione del personale di macchina. Tutti i nuovi treni (Etr460, 470, 480, E402 B e Taf) sono stati dotati di nuovi

RAPPORTO SICUREZZA Sui nuovi modelli di treni ci saranno manuali più dettagliati

24 i nuovi treni entrati in esercizio (tra Etr e Taf), 48 i locomotori e 90 le carrozze. Si segnala però un ritardo nella consegna dei Taf, i treni ad alta frequentazione usati per il trasporto regionale, che sono stati immessi sulla rete solo dopo aver effettuato il completo rodaggio. A buon punto anche l'installazione dello Mtv (misuratore velocità del treno), il dispositivo automatico di con-

trollo che consente di evitare di superare i limiti di velocità consentiti dalle tratte. Va invece a rilente, per problemi legati alla fornitura degli apparecchi, l'installazione delle cosiddette «scatole nere» che permettono di registrare su supporto informatico i principali parametri di marcia dei treni.

Sono poi confermati i ritardi per l'Alta velocità. I lavori per la direttrice ferroviaria da Roma a Napoli saranno probabilmente completati nel 2003, due anni dopo la data prevista del 2001, anche se le Fs assicurano che si sta facendo «ogni sforzo» per chiudere nel 2002. L'intera tratta da Torino a Napoli sarà inaugurata invece nel 2006. È lo stesso Cimoli a riconoscere che i tempi si allungano per l'insorgere di imprevisti. L'amministratore delle Fs ha detto che la spesa complessiva dell'opera si do-

vrebbe aggirare sui 40 mila miliardi con uno scostamento di circa 1.500 miliardi rispetto a quanto preventivato. Cimoli ha criticato le norme che regolano il rilascio delle autorizzazioni e dei permessi a costruire sostenendo, nel corso della presentazione del rapporto sulla sicurezza, che i ritardi non sono imputabili alle Fs. Cimoli ha quindi fatto il punto sullo stato di avanzamento del progetto Tav, dicendo che per la Roma-Napoli è stata superata la soglia del 60% dei lavori. Da circa sei mesi si sta lavorando più lentamente - ha spiegato - a causa dei ritrovamenti di siti archeologici nell'area vicino Roma e per mancati permessi da parte dei comuni interessati alla tratta finale campana, da Afragola a Napoli. Procedono invece secondo i tempi previsti i lavori tra Firenze, Bologna e Milano: la tratta sarà pronta nel 2006.

INCIDENTI

Incendio a Genova su treno regionale. Nessun ferito

Un incendio è divampato ieri sera, verso le 19,30, sul locomotore di un treno regionale della linea Genova-Savona che si trovava sul secondo binario della stazione sotterranea di Principe. Nè i macchinisti né i passeggeri sono rimasti feriti. Dai primi accertamenti pare che a provocare l'incendio sia stato un corto circuito. Sul treno, composto da dieci vagoni, c'erano diversi passeggeri che sono stati subito invitati a scendere dagli stessi macchinisti e dal personale ferroviario. Poco dopo sono stati trasbordati su un altro treno diretto a Savona: hanno subito un ritardo di circa 20 minuti. Secondo quanto hanno riferito le Ferrovie l'incendio è stato circoscritto al locomotore. Quando sono giunti i pompieri il personale ferroviario stava già azionando gli estintori.

