

Riso e latte, verso una soluzione a Bruxelles

MARCO TEDESCHI

Confronto a tutto campo ieri a Bruxelles tra il commissario europeo per l'agricoltura Franz Fischler ed una rappresentanza del Tavolo agricolo Lombardia. Un colloquio, ha precisato Formigoni - che ha aperto «spiragli sul fronte delle quote latte e del riso», ma ha anche permesso di passare in rassegna le questioni chiave (vino, carni e uso di biomasse) in vista della maratona ministeriale del 22 febbraio che punta ad un accordo politico sulla grande riforma dell'Agenda 2000. L'incontro con Fischler è stato anche l'occasione, ha detto il presidente della regione, di informare la Commissione della «volontà di utilizzare l'articolo 146».

€ con o m i a

LAVORO

MERCATI

RISPARMIO

INTERVISTA ■ CLAUDIO DEMATTÈ

LA BORSA

MIB	1000+0,704
MIBTEL	23438 -0,221
MIB30	34021 -0,500

LE VALUTE

DOLLARO USA	1,126	-0,007	1,133
LIRA STERLINA	0,689	-0,003	0,692
FRANCO SVIZZERO	1,601	+0,004	1,597
YEN GIAPPONESE	127,650	+0,790	126,860
CORONA DANESE	7,436	-0,001	7,437
CORONA SVEDESE	8,899	-0,016	8,915
DRACMA GRECA	321,550	+0,450	321,100
CORONA NORVEGHESE	8,642	+0,017	8,625
CORONA CECA	37,158	-0,010	37,168
TALLERO SLOVENO	190,424	-0,052	190,476
FORINO UNGERESE	248,770	-0,230	249,000
SZLOTY POLACCO	4,151	-0,050	4,201
CORONA ESTONE	15,646	0,000	15,646
LIRA CIPRIOTA	0,580	0,000	0,580
DOLLARO CANADESE	1,695	-0,020	1,715
DOLL. NEOZELANDESE	2,046	-0,010	2,056
DOLLARO AUSTRALIANO	1,754	-0,006	1,760
RAND SUDAFRICANO	6,791	-0,021	6,813

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

«Ferrovie a rischio, e c'è chi rema contro»

SILVIA BIONDI

ROMA Vuole un momento di verità. Vuole che sia riconosciuta «l'opera di pulizia che questo management sta facendo dentro le Ferrovie». Confessa di essere «stufo di sentirsi tacciare come uno che pensa solo ai costi» e cita l'«acutezza di Andreotti» («solo un pazzo potrebbe pensare di risanare le Ferrovie»). Claudio Demattè, presidente delle Fs da poco meno di un anno, sul tavolo ha il piano d'impresa redatto dall'amministratore delegato Giancarlo Cimoli e stoppato dal Governo. «Sono tornato sconcertato da Davos - dice - perché è impressionante quanto ancora siamo indietro rispetto all'Europa». Getta un occhio alla rassegna stampa, legge dell'ennesima denuncia dei sindacati sulle promozioni facili (l'Unità di giovedì, ndr) e commenta: «I sindacati sono arrabbiati perché non sono più loro a decidere sulle promozioni. Ma questi ingegneri assunti cinque anni fa con un'aliquota del 110 e lode, se non li valorizziamo, se ne vanno. Così in Ferrovie alla fine restano solo quelli con la quarta elementare».

Presidente, qual è la sua verità?
«Le Ferrovie dello Stato, come tutte le ferrovie europee, sono strutturalmente incapaci di produrre maggiori ricavi. Fatta eccezione per l'alta velocità, i tassi di crescita del volume del trasporto sono in calo e si stanno perdendo quote di mercato. Da noi la situazione è aggravata perché si è partiti tardi e quindi siamo indietro sulla realizzazione dell'alta velocità e sui processi di automazione. E, soprattutto, perché nel resto dell'Europa si è sostenuta una dinamica tariffaria che ha portato ad un incremento dei ricavi a parità di volume di traffico. In Italia no. E quando c'è una crisi strutturale, bisogna intervenire seriamente. È stato fatto per le auto, bisogna farlo anche per le Ferrovie».

Lei però parte sempre dai costi. E dice che strutturalmente c'è l'incapacità di avere maggiori ricavi. Cos'è rassegnazione?

«No. È tutt'altro. Questa è la base di partenza. È un ragionamento sulle ferrovie di tutta Europa, la base da cui si sono mosse tutte le azioni per attaccare il problema della struttura monopolistica del settore che impedisce una gestione altamente efficiente. Altrimenti l'unica via d'uscita è il sostegno dello Stato, che oggi però non è più in grado di dare. Tenuto conto di questo, è una critica inaccettabile quella che viene rivolta all'attuale management».

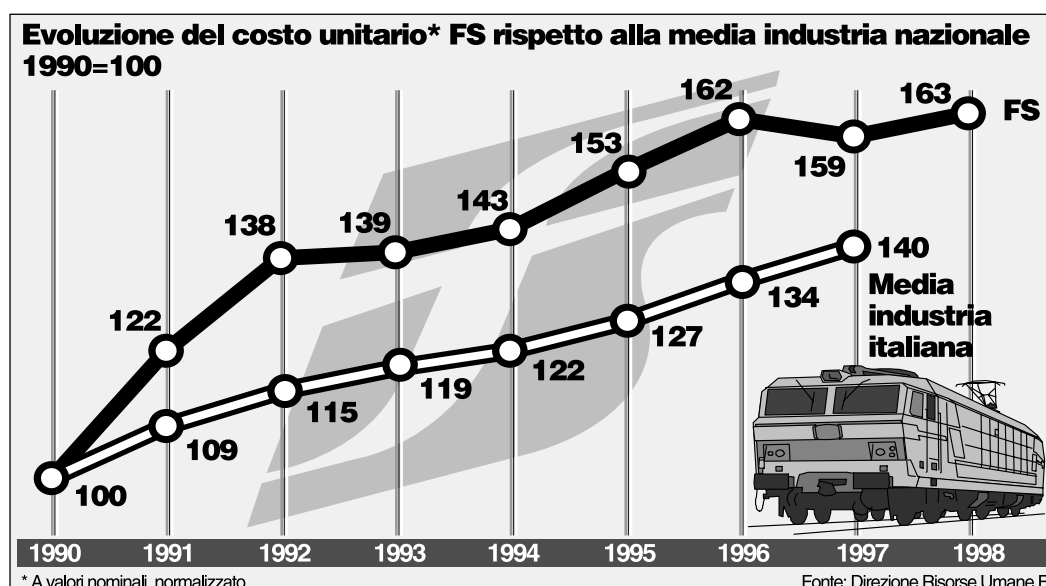
Respinge l'accusa di non saper risanare l'azienda nonostante se ne siano andati via centomila ferrovieri?

«Questo management ha vissuto due anni di lavoro forsennato. Ha fatto una pulizia che meriterebbe un monumento. Sono pieni i tribunali d'Italia delle malefatte che sono state fatte qui dentro. Dal '93 ad oggi sono state avviate 1.450 indagini preliminari della Procura della Repubblica ed altre 500 di altre varie istituzioni. Possibile che nessuno se ne ricordi? Abbiamo dovuto rimpostare tutto. Sono state vendute una valanga di società, è stato ribaltato il progetto

Tav che era partito con una logica che non stava in piedi, non c'era un sistema di contabilità, non c'era un sistema informativo, non c'era un sistema di valutazione del personale. In questi ultimi due anni è stato fatto un lavoro umile, durissimo, di costruzione delle condizioni minime per ricostruire un'azienda».

Ma l'azienda resta vicina al baratro. Insomma, ancora non si è capito qual è la missione che lei vede per le Fs.

«Io ho una grande visione. Già oggi si sta lavorando per identificare le aree d'interesse su cui puntare e quelle da abbandonare per non essere travolti dalle perdite. Di Ferrovie ci sarà comunque un drammatico bisogno tra dieci anni. Non riusciremo a risolvere i pro-



* A valori nominali, normalizzato. Fonte: Direzione Ricerche Umane FS

«Abbiamo fatto pulizia. Meritiamo un monumento»



Il presidente delle Ferrovie dello Stato Claudio Demattè. Dufoto

Primo incontro Treu-sindacati «Clima buono, ma non con Fs»

Il nodo resta il costo del lavoro e la riorganizzazione del personale in vista dell'introduzione delle nuove tecnologie ma il clima tra sindacati e governo sul futuro delle Ferrovie sembra più disteso. Ieri mattina, in attesa del varo della direttiva del governo in materia di trasporto ferroviario, è il confronto sulla bozza che il governo ha inviato al Parlamento ai primi di gennaio. Al ministero dei Trasporti si è svolta la prima riunione, presenti il ministro Tiziano Treu, il sottosegretario Giordano Angelini e le organizzazioni sindacali che hanno firmato il patto delle regole del 23 dicembre '98. Il confronto nei prossimi giorni entrerà nel merito dei problemi ma «è partito col piede giusto», ha commentato a fine riunione il segretario Fit-Cisl, Beppe Surrenti. «Mi sembra che finalmente - ha proseguito - ognuno giochi il suo ruolo: il governo sta facendo l'azionista, il sindacato difende i lavoratori e il management abbia la funzione di gestire in base agli indirizzi forniti dall'azionista». Secondo il numero uno della Fit-Cgil, Abbadessa, se è vero che «dal punto di vista procedurale c'è una positiva discontinuità rispetto al passato», c'è però anche bisogno di qualche ritocco e non da poco. «Deve essere irrobustito il ruolo delle Fs come operatore globale non limitando le sue funzioni a quelle di vettore. E mi riferisco soprattutto alla logistica. Quel che poi non convince è l'esternalizzazione: noi non vogliamo che siano ridotte le aree di business anche perché una tale linea sarebbe in contraddizione con il protocollo del 23 dicembre». «Purtroppo - prosegue - con le Fs il clima è ancora estremamente negativo: con questo top management non esiste concertazione ed è estremamente difficile fare accordi». «Abbiamo avuto occasione di ribadire le posizioni del sindacato - dice il segretario della Uil trasporti Sandro Degni - ed in particolare abbiamo fatto presente che accettiamo la divisione in due società come previsto e siamo favorevoli anche all'articolazione della società di servizio nelle tre aree di business di trasporto pubblico locale, media-lunga percorrenza e trasporto merci. Però abbiamo anche detto che non bisogna strafare nel processo di divisionalizzazione anche perché uno spaccettamento del personale (ripartizione del personale tra le tre divisioni) può fare aumentare il costo del lavoro».

«Non voglio enfatizzare il problema del costo del lavoro, però è la struttura del problema. Credo che chiunque abbia a cuore i propri dipendenti deve domandarsi cosa succederà nel momento in cui liberalizzeranno il mercato. È ora di smetterla con questa faccenda che il vertice non ha a cuore i ferrovieri. Ce li ha quanto, e forse più, dei sindacati. Nel momento in cui arriveranno gli stranieri, con costi marcatamente inferiori ai nostri, e ci porteranno via il lavoro voglio vedere chi difenderà i ferrovieri italiani. Qualsiasi manager intelligente ha voglia di espandere i salari e l'occupazione. Ma sa quando questo è possibile e quando non lo è. Sa quando è vicino al burrone. Davanti a noi c'è visibilmente, e in tempi neanche tanto lunghi, un burrone molto profondo. È il nostro costo del lavoro, più alto del 20% rispetto alle altre aziende europee, ci porta dentro quel bur-

Fisco, stop a occultamento dei documenti

Tempi difficili per gli evasori. Non sarà più possibile occultare documenti perché successivamente non potranno essere utilizzati contro il Fisco nel contenzioso fiscale. La norma è diventata legge con l'approvazione, avvenuta in via definitiva da parte della Commissione Finanze della Camera, del cosiddetto «Onibus fiscale». Le notizie, gli atti, i documenti, i libri e i registri non esibiti inizialmente alle richieste degli uffici - stabilisce la norma - non potranno essere fatti valere successivamente in sede amministrativa e contenziosa. In pratica i contribuenti non potranno nascondere la documentazione per poi utilizzarla successivamente contro il fisco con l'obiettivo - ad esempio - di celare l'ulteriore evasione o di allungare i tempi dei ricorsi tributari.

sindacati un incremento dei salari, tra il '90 e il '96, che è del 25% in più rispetto a quello dell'industria. Sono stati creati bubboni e oggi il problema è duro da risolvere. Il patto sociale del '93, che ha chiesto sacrifici a tutti i lavoratori, in Ferrovie è stato rovesciato. Mentre la gente usciva pagata dallo Stato, chi restava veniva premiato. Con aumenti salariali e promozioni. In Ferrovie 90mila lavoratori su 114mila stanno nelle categorie più alte. E non parlo di macchinisti, chesono come i piloti degli aerei. Parlo certi di pendenti con professionalità modesta e di certe segretarie che non sanno una lingua, non sanno stenografare... Quando ho fatto vedere questi dati ai sindacati confederali, hanno detto che è una cosa insostenibile. Perché, poi, pubblicamente, dicono il contrario?».

Veramente i sindacati il problema del costo del lavoro se lo pongono. D'altra parte, lei finora sembra aver rifiutato il confronto, eccezion fatta per qualche strizzatina d'occhio a D'Antonio sul modello Alitalia. A che gioco gioca, presidente? Si sta scegliendo un sindacato di riferimento?

«Il modello Alitalia è impraticabile, almeno che D'Antonio non ci dia una mano ad abbattere drasticamente il costo del lavoro e a dare quindi un valore vero alle azioni delle Fs. Per il resto non è nostro obiettivo dividere il sindacato. Costatiamo che i sindacati sono profondamente divisi sul modo di affrontare questo problema. E constatiamo che invece di affrontare il problema continuano a chiedere cose che non dovrebbero, come le dimissioni del vertice. È il tentativo di usare il loro potere negoziale in forme tradizionali. Hanno di fronte un interlocutore duro e scomodo e cercano di bypassarlo. Ma questo non mi preoccupa più di tanto. La verità è che prima bisogna riconoscersi in questo tipo di problema, poi prendere atto della volontà del Governo di non sostenere più le perdite delle Fs come ha fatto finora. Non è vero che noi non siamo disponibili. Verrà il momento in cui dovranno dire se vogliono affrontare il problema».

Chi lo dovrà dire, il sindacato o il Governo?

«Tutti e due. Se non lo si vuole affrontare è bene che i cittadini lo sappiano e siccome noi siamo stati chiamati per affrontarlo, va bene, che venga qualcun altro a fare e non fare le cose che sono state fatte e non fatte negli anni passati. Basta con questa latitanza sulla responsabilità».

Il Governo ha tentato di scaricare su di voi la responsabilità, Treu ha messo sotto sorveglianza...

«No comment. Mi faccia finire: il Governo non è monolitico nella sua posizione. Banalizzando, Treu vi attacca, Ciampi vi difende. Lei si sente legato a doppio filo al suo azionista?»

«Non è problema di Ciampi o di Treu. Le Ferrovie sono un problema nazionale e il Governo su questo si misura, qui si capisce se vuole fare riformismo vero. Se non lo fa, se per ragioni politiche, che io non lo neppure titolo a sindacare, non lo può fare, se ne dovrà prendere atto».

