

L'azienda tiene fede all'ultimatum lanciato nei giorni scorsi. Alcune organizzazioni dei lavoratori ricorrono alla magistratura

Guido Abbadessa, Filt-Cgil: «È un errore a cui però ha concorso lo scarso interesse alla trattativa di alcune sigle sindacali»

Cimoli forza, nasce la Fs-holding Partono le «divisioni» senza il consenso dei sindacati

ROMA Una holding capogruppo, 4 divisioni e due unità di staff alla holding. È questa la nuova struttura delle Fs, ridisegnata dagli ordini di servizio firmati ieri dall'amministratore delegato Giancarlo Cimoli. Insomma, il D-day annunciato è arrivato. Cimoli l'aveva detto chiaro e tondo giorni fa: o si arriva ad un accordo, o mi muovo da solo. Così, con un atto unilaterale - preso per rispettare i termini imposti dalla direttiva governata dal 18 marzo scorso - l'azienda avvia la riorganizzazione. «La decisione è stata presa per consentire l'operatività delle nuove divisioni (passeggeri, trasporto locale, cargo) entro il 31 maggio, data fissata dalla direttiva della presidenza del Consiglio». Così spiega l'amministratore delegato annunciando la firma degli ordini.

tanto che in serata si è diffusa la voce di un eventuale ricorso alla magistratura, nel caso in cui gli ordini contengano elementi che violano il contratto collettivo nazionale. «Aspetto di leggere il testo - dichiara Sandro Degni della Uil - Se il contratto non è stato rispettato, prenderemo i dovuti provvedimenti. Ma non credo che sia così. Purtroppo è una vertenza anomala e nessuno dei soggetti interessati si sforza di riportare alla normalità una vertenza che potrebbe essere risolta. Finora c'è stata reticenza da parte dell'azienda rispetto alle vere finalità del piano che ancora non conosciamo e che speriamo da martedì di cominciare a conoscere». Più duro Giuseppe Surrenti della Fit-Cisl. «Questo management - dichiara - si permette una inusitata arroganza, violando le norme contrattuali e continuando ad evitare la strada del negoziato. La Filt-Cgil, che si è sempre schierata in favore della riorganizzazione, condannando l'unilateralità della decisione, rivendicando però di aver fatto tutti gli sforzi possibili affinché si giungesse ad un accordo. «La decisione unilaterale è condivisibile - dichiara Guido Abbadessa - È un errore al quale purtroppo ha concorso lo scarso interesse di alcuni sindacati alla trattativa». In una nota, la segreteria Filt-Cgil dichiara «atto unilaterale di oggi

rischia di compromettere il proseguimento del confronto e rappresenta un errore al quale però ha purtroppo concorso quella parte del sindacato che ha mostrato scarso interesse alla trattativa e che ha finito per rafforzare la posizione di coloro che dentro le Fs hanno sempre patito questo negoziato. Dai contenuti della direttiva e dalla riconfermata disponibilità espressa dal governo bisogno adesso ripartire per tentare di ricucire lo strappo e avviare finalmente in modo concreto il confronto sul nuovo piano d'impresa». L'azienda, si legge in una nota, « Nel confermare la più ampia disponibilità al dialogo anche nelle prossime fasi di applicazione concreta della divisionalizzazione, comunica che proseguono gli incontri sul piano d'impresa 1999-2003 che verrà presentata entro il termine previsto dalla direttiva, fissato per il 18 maggio».

IL PUNTO

L'ultima chance per modernizzare le Ferrovie

SILVIA BIONDI

ROMA È il mio corpo che cambia, è in trasformazione... La canzone dei Litfiba potrebbe essere il nuovo inno delle Fs. Il processo di divisionalizzazione (spezzettare tutto in divisioni, dividere, fare a pezzi il mastodontico ex monopolio) è normale che va oltre una normale riorganizzazione industriale. Per molti, a partire dal governo, è l'ultima chance, sollecitata anche dalle direttive europee, per mettere mano a quello che è stato un pozzo senza fondo. Il passaggio da monopolio a Spa ha intaccato ben poco della mentalità da ente statale. È davvero un corpo (sociale, prima di tutto) che cambia. La sfida è alta, le difficoltà sono tantissime, le resistenze anche. All'appello di questa scommessa sono chiamati tutti, nessuno escluso. Tocca ai lavoratori, che dalla grande impresa madre e matrigna si trovano a passare a strutture molto più snelle, che entrano in competizione con l'una con l'altra. Tocca ai sindacati, che dovranno misurarsi non solo sul terreno dell'efficienza e della produttività (cosa cui sono abituati) ma anche su un loro nuovo ruolo, un potere che veniva dalle grandi cifre e dal consociativismo e che ora cambia ragione sociale, va reinventato. Tocca al manage-

ment, che deve tirare fuori la grinta e la voglia di fare impresa e che, a differenza dei predecessori, dovrà misurarsi con un mercato che sarà liberalizzato e con l'assenza di un ammortizzatore sociale quale i prepensionamenti che è stato, negli ultimi dieci anni, la scorciatoia di qualsiasi ristrutturazione dentro l'azienda. I conti delle Fs sono disastrosi. Negli ultimi dieci anni la capacità dell'azienda di investire è stata sempre molto al di sotto delle opportunità che aveva. I grandi progetti, forse gli unici che possono incrementare la quota di mercato ed i ricavi, hanno subito ritardi pazzeschi. È in questo quadro che nasce la riforma.

Le nuove divisioni saranno quattro. L'infrastruttura si prenderà circa 44.700 dei 114.500 dipendenti. A capo della divisione, che è l'unica ad essere operativa, c'è Mauro Moretti. Il suo compito sarà quello di consentire l'accesso ai binari a condizioni non discriminatorie. In pratica, il noleggerà alle altre divisioni e anche agli stranieri, con tariffe che saranno fisse e concordate a seconda delle diverse tipologie di vettore. Portare la divisione in attivo non sarà facile, visto che secondo i dati elaborati sul budget '98, il totale dei ricavi è di 5.070 miliardi e quello dei costi di 6.619 miliardi.

La divisione passeggeri si occuperà dei servizi di media e lunga percorrenza. La responsabilità di quella che dovrebbe diventare il fiore all'occhiello delle Fs, con le più alte possibilità di ricavi grazie agli Eurostar e il via libera del Governo all'aumento ed alla diversificazione tariffaria, è stata affidata a Roberto Renon. Il 16% del personale totale passerà alle sue dipendenze, tra cui il 20% dei macchinisti e il 27% del personale di assistenza a bordo.

Al cargo spetta invece la sfida più difficile. La divisione comandata da Maurizio Bussolo dovrà far

decollare il trasporto merci su rotaia. Non lo dicono solo la direttiva governativa e le esigenze di bilancio, ma anche gli accordi di Kyoto sulla salvaguardia ambientale e l'avvicinarsi della scadenza entro la quale i Tir non potranno accedere oltre alcuni valichi. Il 15% del personale, circa 17.200 addetti, sarà comandato nella nuova divisione.

La sfida non sarà facile neppure per il trasporto regionale che non potrà più contare sui contratti di servizio con cui lo Stato compensava il prezzo sociale pagato dai clienti/utenti, in gran parte pendolari. Con la riforma avviata, i soldi passano alle Regioni che li distribuiranno tra Fs, ferrovie in concessione (vedi le Ferrovie Nord di Milano), bus, metropolitana. Per ottenere il servizio, il trasporto regionale delle Fs dovrà essere competitivo con gli altri vettori. Spetterà ad Aguzzi organizzare la divisione e riuscire a farla stare sul mercato, e potrà contare sul 21% dell'attuale personale.

Alle quattro divisioni, che oltre che all'esterno saranno costrette a diventare competitive anche tra loro, saranno affiancate due unità. Una, la corporata, di cui è direttamente responsabile l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli, avrà solo il 4% dell'attuale personale Fs e si occuperà dei servizi amministrativi e delle risorse umane. L'altra, l'unità tecnologica, di cui è responsabile Emilio Maestri, formerà alle divisioni di trasporto tutti i servizi sul materiale rotabile (dalle grandi riparazioni all'acquisto), sarà consulente di qualità per la ricerca e lo sviluppo di nuove soluzioni sul materiale rotabile, mantenendo al proprio interno la specializzazione ingegneristica.

È dovrà trovare spazi di mercato nel fornire i propri servizi anche ad imprese di trasporto, nazionali ed estere, che non siano le Fs.



AZIONI

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rel., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Lists various stocks like A MARCIA, ACQ NICOLAY, ACQUE POTAB, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rel., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Lists various stocks like CALP, CALTAGIR RNC, CALTAGIRONE, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rel., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Lists various stocks like FINMECC W, FINMECCANICA, FINREX, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rel., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Lists various stocks like MEDIOLANUM, MERLONI, MERLONI RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rel., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Lists various stocks like RINASCEN RNC, RINASCEN W, RISANAM RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. Rel., Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Lists various stocks like UNIPOL W, WIANNI IND, WIANNI LAV, etc.

