

Il commissario Ue Van Miert bacchetta la Germania: «È indisciplinata come l'Italia di qualche tempo fa»

■ Dopo aver «bacchettato» per anni l'Italia stavolta gli strali del commissario europeo alla concorrenza Karel Van Miert colpiscono la Germania. Van Miert accusa il governo tedesco di non essere più affidabile per quanto riguarda le informazioni che esso gli comunica: «Ci hanno sistematicamente preso in giro». La rabbia di Van Miert riguarda le difficoltà incontrate nel far luce sull'abuso delle sovvenzioni concesse dall'Ue ad aziende tedesche come la Thyssen, la Lurgi e la Technip. Interrogato sulla cooperatività del governo tedesco, Van Miert ha dichiarato: «Ho l'impressione che in Germania la tirano sempre molto per le lunghe, quando si tratta di fornire informazioni. Difficoltà del genere le avevamo una volta solo con l'Italia».



È legge la cartolarizzazione dei crediti delle aziende. Si potrà trasformarli in titoli negoziabili sui mercati

■ È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la legge sulla cartolarizzazione dei crediti, ovvero la trasformazione dei crediti di banche e aziende in titoli negoziabili sui mercati. Il provvedimento interessa un volume d'affari stimato tra i 100 mila e i 200 mila miliardi. Con la legge viene autorizzata la gestione in blocco dei crediti e la loro cessione con un atto unico ad una «società veicolo» la quale ha il compito di redire un prospetto informativo secondo le direttive della Consob. Viene quindi prevista l'emissione di obbligazioni che vanno sul mercato mentre l'interesse dei risparmiatori è relativo allo scarto tra il prezzo con cui vengono acquistati i crediti e il valore effettivo da recuperare.

LAVORO

€ c o n o m i a

RISPARMIO

Ferrovie, un piano da ventimila esuberi

Pronto il documento che Cimoli presenterà martedì al tavolo con il ministro

SILVIA BIONDI

ROMA Ventimila esuberi, duemilatrecento miliardi in meno di costo del lavoro, millequattrocento miliardi in più di ricavi da traffico, trecento miliardi in meno di costi operativi, investimenti per 55mila miliardi, almeno trecento miliardi in meno di contributi da parte dello Stato, settantamila posti di lavoro in più nell'indotto investito dal ciclonico investimenti, qualche migliaio di nuove assunzioni dovute all'innovazione tecnologica. Sono le aride cifre del piano d'impresa delle Fs, che dal '99 al 2003 dovrebbe portare l'azienda ad avere i conti in pareggio nelle tre divisioni del trasporto (merci, passeggeri di media e lunga percorrenza, traffico locale) e un bilancio con un rosso molto contenuto nella divisione infrastrutture. Dal cilindro non esce quell'idea tangibile di sviluppo che i sindacati vorrebbero vedere (un po' quello che è stato per certi aspetti l'allora futuribile hub di Malpensa sul piano d'impresa dell'Alitalia nel '96), ma emerge un taglio consistente sull'occupazione ed un altrettanto consistente aumento delle tariffe.

IN CINQUE ANNI

Una parte sarà tum over e 37 anni di contributi Poi solidarietà o cassintegrato



ber avverrà per via naturale (turn over e raggiungimento dei 37 anni di contributi), si pensa che in cinque anni, complice anche il nuovo contratto, si possono individuare forme di uscita morbide. Dalla solidarietà al part-time, dalla moratoria salariale per cinque anni all'extracosto (cioè il differenziale di salario pagato con un fondo ad hoc dallo Stato). Le altre ipotesi sono la cassa integrazione (che attualmente in Fs non esiste) e il prolungamento delle finestre Dini. Il bilancio '98 si è chiuso, secondo i dati aziendali, con un margine

operativo lordo sostanzialmente in pareggio. Ma il deficit c'è, ed è forte: tra ammortamenti, accantonamenti, oneri finanziari, tasse e oneri straordinari c'è più dei 3.700 miliardi denunciati ripetutamente dal presidente Claudio Demattè. Nelle previsioni del prossimo quinquennio il 30% di aumento dei ricavi da traffico trae ragione d'essere soprattutto dall'aumento delle tariffe. L'aumento della pro-

IL PIANO DI CIMOLI		COSTO UNITARIO PER ORA LAVORATA	
RAPPORTO COSTI-RICAVI		Italia 50.000	
Italia	2,6	Germania	32.000
Germania	1,9	Spagna	35.000
Spagna	1,7	Francia	35.000
Francia	1,7	G. Bretagna	34.000
G. Bretagna	1,1		
CONSUNTIVO FS 1998		PREVISIONI PIANO D'IMPRESA 19091-2003	
Ricavi da traffico	5.000 ml	Ricavi da traffico	+ 1.400 ml
Ricavi di altro tipo	1.400 ml	Costi operativi	-300 ml
Ricavi da Stato	6.200 ml	Contributi dello Stato	-300 ml
Totale ricavi	12.600 ml	Costo del lavoro	-2.300 ml
Ammortamenti e accantonamenti	3.500 ml		
Oneri finanziari e tasse	430 ml	ESUBERI STIMATI IN CINQUE ANNI	
Oneri straordinari	500 ml	Tra i 17.000 e 22.000	

attività (più treni passeggeri, più merci) è previsto in maniera molto contenuta anche perché questi cinque anni dovrebbero servire all'azienda per accrescere la capacità della rete (i binari), senza la quale lo sviluppo è impossibile. Non c'è solo il completamento dell'alta velocità, che pure non sarà realizzato nella sua accezione totale neppure nel prossimo quinquennio, visto che l'attraversamento orizzontale

è in grandissimo ritardo, ma anche il raddoppio dei binari in una serie di direttrici. Una parte degli investimenti sarà invece concentrato sul rinnovo del materiale rotabile (i treni), visto che la media di vetustà è di 25 anni. Contenuto sarà anche il taglio sui costi operativi, perché l'azienda sostiene che una sforbiciata maggiore metterebbe a repentaglio i progetti sulla qualità, sull'efficienza e sulla sicurezza.

SINDACATI

C'è voglia di negoziare ma resta lo sciopero

ROMA C'è chi aspetta con sarcastica ironia, partendo con un'auto carica di libri per un week-end a Firenze, come il segretario generale dei trasporti della Cisl, Beppe Surrenti. Chi si prepara ad entrare nel merito dei contenuti del piano d'impresa ma senza nutrire speranze, come quello della Uil, Sandro Degni. Chi sta studiando per controbattere sul costo del lavoro, chiedendo che si percorrano altre strade per risparmiare, come quello del Comu, Giulio Moretti. E chi, come quello della Cgil, Guido Abbadessa, spera che l'azienda si presenti con una metodologia che consenta di far partire il negoziato e non solo con i numeri degli esuberi. In ordine sparso e con idee diverse, i sindacati aspettano martedì.

«Tutte chiacchiere - dice Surrenti - Finora sono state fatte a voce, martedì saranno confermate ufficialmente. Mi verrebbe da citare Andreotti, solo un pazzo potrebbe pensare di riformare le Fs». Eppure da qualche parte si dovrà pure andare e la Cisl, come il resto del sindacato, non pensa che tutto si risolva scioperando. «Trasformare un ramo di pubblica amministrazione in azienda è un percorso lungo - dice Surrenti - Martedì finisce la maratona espositiva da parte dell'impresa. Logica vorrebbe che iniziasse il negoziato. Ma contro la logica lottano una serie di cause. Detto questo, io credo che possiamo anche trovare un'intesa con Governo e azienda che stabilisca il metodo da seguire. Non penso che i vertici aziendali desidera-

no proseguire da soli». Pesa, sul negoziato, la divisione interna al sindacato. «Certo non aiuta - dice Degni - Ma quello che temiamo di più sono i contenuti del piano. Non possiamo accettare al sindacato di concordare una cosa che è solo ristrutturazione senza sviluppo. Non si può chiedere al sindacato di concordare su una linea che chiede sacrifici solo da una parte». Gli fa eco Moretti: «Il pareggio di bilancio non sta in piedi. E non si può accettare che il confronto europeo sia fatto non su parametri reali ma sugli standard del potere d'acquisto». La ricetta del Comu, che dopo aver firmato il patto delle regole siede di diritto al tavolo delle trattative, è di cercare i risparmi altrove: «Come in Francia, dove si scarica il 70% del costo della rete su una società ad hoc che viene finanziata dallo Stato. Oppure chiedendo che l'Iva sul trasporto sia assoggettata all'aliquota comunitaria del 5%, contro la nostra che è al 20%». E lo sciopero? Iniziare un negoziato con uno sciopero già proclamato (dalle 21 del 27 alle 21 del 28 maggio) non è di buon auspicio. Per ora lo sciopero è voluto solo da Comu, Ucs, Sma e Fisafs. La Cgil al momento lo esclude. La Cisl lo vede, eventualmente, come «sostegno al negoziato». La Uil prende tempo. Molto dipende da quello che succede martedì. Certo, se l'azienda si presenta calando la mano sugli esuberi è fin troppo facile immaginare che la voglia di negoziare lasci il posto molto velocemente a quella di scioperare.

S.I.BI.

lunedì

Giornale fondato da Antonio Gramsci

l'Unità

Quotidiano di politica, economia e cultura

media

da maggio

