

«Le Ferrovie sono vicine al fallimento»

Drammatico appello dell'amministratore Moretti: in queste condizioni portiamo i libri in Tribunale

di Nedo Canetti / Roma

IL BARATRO «Siamo sull'orlo del fallimento; ci siamo svenati, non abbiamo più risorse e abbiamo uno sbilancio tale verso terzi da non consentirci di poter proseguire in questa situazione di indebitamento finanziario». È Mauro Moretti, amministratore delegato

delle Fs, ascoltato ieri alla commissione Lavori pubblici del Senato, insieme al presidente Innocenzo Cipolletta, a lanciare il drammatico allarme. «Non possiamo più essere un vaso di coccio anche se abbiamo le spalle larghe; gli immobili ce li siamo venduti tutti - insiste Moretti - ci sono, certo, altre aree per le quali però stiamo lavorando con gli enti locali perché non possiamo regalarle». «Se lo Stato aggiunge vuole ridurre i finanziamenti è libero di farlo, ma deve indicarci chiaramente quali servizi vuole che facciamo». Vengono così a galla i guasti profondi che il governo Berlusconi-Tremonti ha arrecato alle Fs, lasciandole al collasso, E' Moretti a denunciarlo. «La situazione che abbiamo tro-

vato con la vecchia finanziaria - attacca - che ha azzerato i finanziamenti in cassa e defanziato gli investimenti di competenza, ha determinato un disequilibrio enorme; un taglio impressionante nei contratti di programma per le spese correnti di oltre 600 milioni di euro». Ai tagli, si è aggiunta una situazione difficile per Trenitalia, con uno sbilancio per il 2006 stimato in 1,707 miliardi di euro. Rimedi? «E' assolutamente indispensabile per noi - propone - la ricapitalizzazione di Trenitalia, altrimenti corriamo il rischio, non in tempi lunghi, di portare i libri in tribunale». Tra le proposte avanzate al governo, lo

Cipolletta: servono

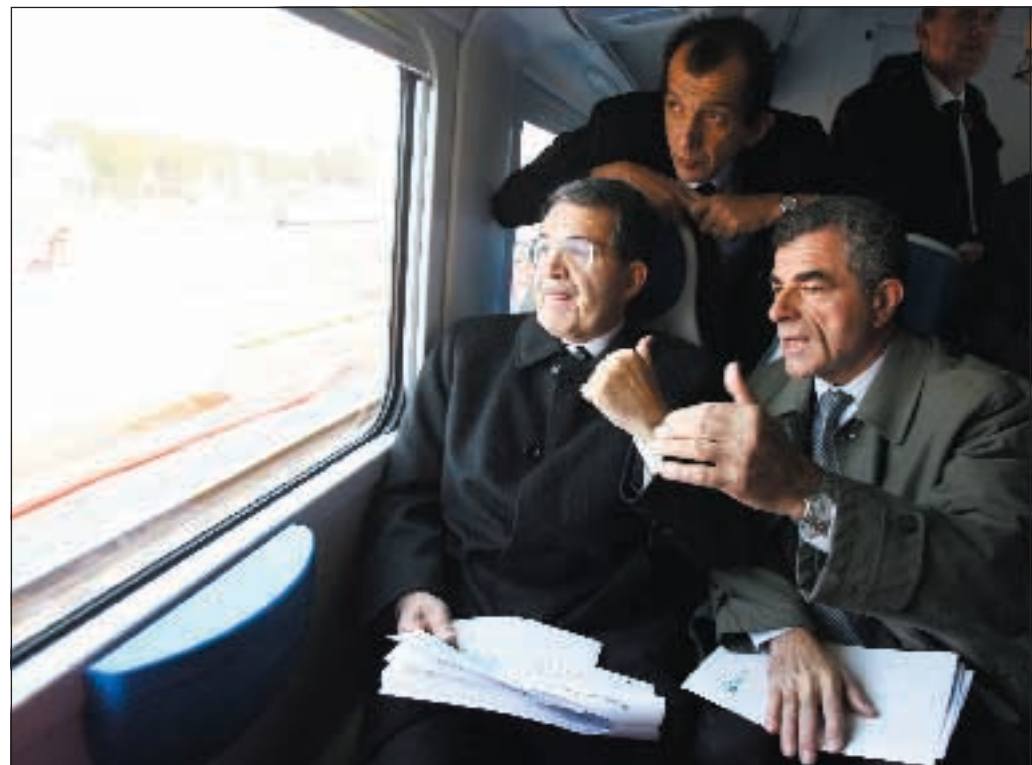
almeno 6 miliardi di euro

La Cgil chiede un confronto col governo

I numeri	
I CONTI IN ROSSO DI TRENITALIA	
Perdite attese per il 2006	1,707 miliardi di euro
ESIGENZE DEL SISTEMA FERROVIARIO	
Alta velocità	3,5 miliardi
Rete convenzionale	1,4 miliardi
Convenzioni	500 milioni
Ricapitalizzazione	700 milioni
▶ 500 milioni i passeggeri che salgono ogni anno sui treni di Trenitalia	
▶ 82 milioni di tonnellate di merci trasportate in un anno	

sblocco della questione Ispa, che ha congelato anche la parità dei pedaggi, che per le Fs rappresenta una leva necessaria per poter procedere, a loro rischio, ad operazioni finanziarie. Servono, a giudizio di Cipolletta, 6,1 miliardi di euro. Per lo squilibrio di 2 miliardi, dovuto alla finanziaria dello scorso anno e l'aumento dei costi non bastano i ricavi (6,7 miliardi, provenienti per il 60% dal mercato e per il restante 40% dalle convenzioni con lo Stato). Venendo alla finanziaria di quest'

anno, il presidente ha ricordato che assegna, è vero, maggiori risorse, ma non riesce a soddisfare tutte le esigenze del sistema ferroviario. Ha calcolato che mancano 3 miliardi e mezzo per l'Alta velocità; 1,4 miliardi per la rete convenzionale, 500 milioni per le convenzioni e 700 milioni per la ricapitalizzazione di Trenitalia. Riguardo al piano industriale Cipolletta considera che prima bisognerà attendere di conoscere le risorse certe della finanziaria («vedere - ha specificato - quali so-



Il presidente del Consiglio, Romano Prodi con l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti Foto Ansa

ALLEANZA

Alitalia, voci di fusione con Airfrance-Klm

Per salvare Alitalia il governo «sta lavorando in più direzioni», «non c'è mai una soluzione sola» afferma il premier Romano Prodi. Non solo Cina e Air China, dunque, e neanche solo AirFrance-Klm che secondo un quotidiano olandese avrebbe «intense trattative» per fondersi con la compagnia italiana.

Le voci che circolano restituiscono effervescenza al titolo che ieri ha chiuso con un rialzo del 2%. Sono stati scambiati 55 milioni di pezzi pari al 4% del capitale ordinario. Un gran movimento dunque che potrebbe anticipare grandi novità.

Mentre da Shanghai il ministro degli Esteri Massimo D'Alema ripeteva che la prospettiva di una «cooperazione con una grande compagnia asiatica sarebbe un'opportunità di rilancio per la nostra compagnia di bandiera». Ipotesi.

Si è invece concretizzato l'annuncio di uno sciopero degli assistenti di volo. Si farà il 15 dicembre. A deciderlo ieri un'assemblea a Fiumicino, la prima unitaria dopo tre anni di crepe nel fronte sindacale. Si rompe così la tregua che a fine settembre i sindacati avevano pattuito con il governo e che avrebbe dovuto reggere fino al 31 gennaio.

La condizione, spiegano i sindacati confederali e autonomi e le associazioni dei piloti, era che l'azienda fermasse i suoi atti unilaterali e le violazioni del contratto. Ma lo stop non c'è stato.

LAVORATORI «E Catania ci ha lasciato incassando 7 milioni di euro»

L'amarezza dei ferrovieri: inutili i nostri allarmi...

di Giampiero Rossi

Tra i ferrovieri italiani domina l'amarezza di chi si vede dar ragione dai fatti. Non si prova nessuna soddisfazione, infatti, nel constatare che le proprie previsioni negative, gli allarmi ignorati, le poste snobbate oggi trovano una dolorosa conferma nella realtà. «Putroppo era tutto atteso, anzi siamo stati molto precisi nell'ammontare dai rischi verso cui stava andando», mormora con malcelato disappunto Franco Nasso, segretario nazionale della Filt Cgil, la principale sigla di rappresentanza dei lavoratori dei trasporti. Non sono stati ascoltati: né dal governo di centrodestra, che si è accanito sui bilanci delle ferrovie, né dall'allora amministratore delegato Elio Catania, che ha testardamente ignorato gli evidenti sintomi della grave patologia di cui oggi rischiano di pagare le conseguenze migliaia di famiglie e un paese intero.

Non c'è alcun mistero, alcun giallo, infatti, sui miliardi scomparsi dalle casse delle ferrovie italiane: è tutto scritto nei documenti ufficiali. La mazzetta più pesante l'ha data il governo Berlusconi, soprattutto con l'ultima finanziaria, quella «elettorale», quella della «riduzione» delle tasse: «Ha prosciugato le risorse per le ferrovie - spiega Nasso - infatti l'azienda si è ritrovata a dover affrontare il 2006 non solo senza poter investire ma addirittura con dei problemi enormi nella gestione ordinaria. E questa è stata anche una polpetta avvelenata lasciata lì per il governo attuale...». Lo stesso giochino, infatti, è stato proposto anche con l'Anas, che adesso fatica a tenere aperti i propri cantieri lungo la penisola. Un bel lavoro, insomma, da parte chi adesso attacca la finanziaria del centrosinistra facendo orecchie da mercante di fronte agli allar-



La stazione Termini Foto Ansa

mi del ministro dello Sviluppo, Pierluigi Bersani, quando dice che «ci siamo trovati i conti in condizioni tali che è difficile persino far circolare i treni».

L'altro attore protagonista sulla scena del delitto delle ferrovie è l'ex amministratore delegato di Trenitalia, Elio Catania, che non si è limitato a subire la mannaia governativa facendo spallucce, ma ha anche commesso quelli che i sindacati definiscono «gravi errori di gestione». Quali? Un esempio per tutti: nel 2006 i costi operativi sono lievitati del 22% metri il costo della voce «lavoro» si è limitata a un fisiologico adeguamento inferiore a 12%. E non si tratta di valori buttati lì su un volantino, ma di cifre indicate a chiare lettere nella relazione semestrale dell'azienda.

Alitalia, Anas, Ferrovie c'è un'emergenza trasporti. E Berlusconi disegnava grandi opere da Vespa

Per questo, oggi, i ferrovieri sono preoccupati, arrabbiati, ma di certo non sorpresi della gravissima denuncia del nuovo amministratore delegato. «Bastava andare ogni giorno a lavorare per percepire i sintomi dello sgretolamento dell'azienda - commenta Franco Nasso - perché i lavoratori potevano osservare con i propri occhi il degenerare della qualità dei servizi, dei livelli di sicurezza, dello stato di salute della loro azienda».

E i sindacati dov'erano? Hanno taciuto? «Per niente - replica il segretario della Filt Cgil - basta scorrere la nostra rassegna di comunicati per constatare che non abbiamo lasciato passare un giorno senza segnalare a Catania e al governo che stavano agendo in modo sconsiderato e che stavano conducendo le ferrovie italiane verso il disastro. E abbiamo chiesto mille volte di riassegnare alle Fs i trasferimenti che avrebbero permesso di mantenere un livello sufficiente di investimenti, quanto bastava almeno a evitare il blocco dei cantieri, come invece è avvenuto durante l'estate scorsa». E infatti anche il leader della Cgil, Guglielmo Epifani invita il governo attuale a evitare tagli ai trasporti. Quegli allarmi sono rimasti inascoltati, fino a ieri, quando li ha fatti propri e li ha rilanciati il nuovo amministratore delegato, Mauro Moretti, che in settembre ha sostituito Catania. Ma le ferrovie italiane sono veramente messe così male? Sussistono davvero i rischi di «chiusura»? «Diciamo che la situazione è di quelle a rischio elevato», osserva causticamente Franco Nasso. E il segretario generale della Filt Cgil, Fabrizio Solari, accenna alla reazione dei sindacati: considerata anche la situazione di Alitalia, Tirrenia e trasporto pubblico locale, «l'ipotesi di uno sciopero generale nel settore dei trasporti, purtroppo, diventa sempre più realistica».

CITIZEN ECO-DRIVE

Eco-Drive

MAI PIU' CAMBIO PILA

PERFEZIONE ASSOLUTA

€ 398,00

PILOT TITANIUM RADIOCONTROLLATO

La perfezione al nanosecondo dell'ora radiocontrollata, l'energia della carica luce infinita, una forma raffinata e sportiva esaltata dalla leggerezza del titanio. Con Pilot Titanium Radiocontrollato la tecnologia ha raggiunto la sua forma migliore.

CITIZEN

BEYOND PRECISION

www.citizen.it

€ 498,00