

Il governo ha varato la riforma delle Ferrovie e nominato il commissario straordinario

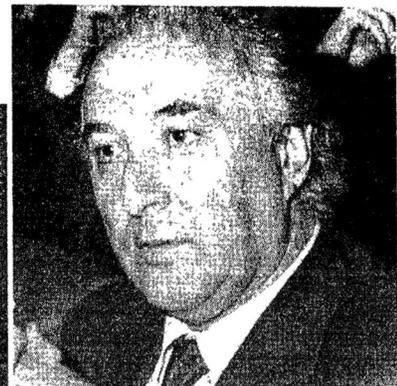
Sul treno di Necci saliranno i privati

Per le nuove linee via libera alle Spa

ROMA. Le Ferrovie dello Stato si trasformano. Diventano un ente pubblico economico. E, hanno un nuovo commissario straordinario: Lorenzo Necci. L'amministrazione sarà così sollevata «da ogni incertezza operativa», ha affermato il presidente del Consiglio Andreotti. La decisione è avvenuta durante il consiglio dei ministri di ieri. Con la trasformazione della struttura, le Ferrovie avranno maggiore autonomia rispetto al passato. I rapporti tra il governo e l'ente verranno regolati ogni tre anni in un «accordo di programma». Nel documento saranno definiti gli obblighi dello Stato, i finanziamenti necessari, il volume e la qualità dei servizi all'utenza e lo sviluppo del programma di investimenti. I poteri del governo, quindi, riguarderanno gli indirizzi dell'attività dell'ente e l'applicazione dell'accordo di programma. Finora, invece, lo Stato esercitava il suo controllo sui singoli atti. Con la riforma, le Ferrovie potranno anche assumere i panni della holding. Potranno, cioè, creare Spa per la gestione di particolari servizi, che oggi sono ancora nelle mani delle Fs. L'attività delle Spa godrà di una buona dose di autonomia. Il loro capitale sarà aperto ai privati, che potrebbero anche acquistarne la maggioranza. Le uniche limitazioni, come ha precisato il ministro dei Trasporti, Carlo Bernini, sono rap-

presentate dalla gestione del trasporto ferroviario, degli investimenti e del patrimonio. Questo, per quel che riguarda il tracciato esistente. Le nuove tratte, invece, potrebbero essere affidate alle Spa. Sarà, comunque, di volta in volta, il consiglio di amministrazione, dietro indicazione e vigilanza del ministero, a decidere quale e quanta parte della struttura ferroviaria andrà ai privati. L'altra grossa novità prevista dalla riforma riguarda la composizione del vertice delle Ferrovie. Non saranno più dodici i membri del consiglio di amministrazione, ma molti di meno. Forse la metà. Non ne farà più parte il direttore generale, che vedrà ridimensionati i suoi poteri: sarà il capo della struttura - un manager, un tecnico - ma non potrà più controfirmare tutti gli atti dell'Ente. Quindi non potrà più essere il contropotere del presidente, al quale, invece, vengono attribuiti tutti i poteri relativi alla gestione. Fin qui l'accordo raggiunto dal consiglio dei ministri. Rimangono, però, ancora in sospeso alcune questioni: «bisogna capire bene di che ente si tratterà», ha sottolineato il ministro dei rapporti con il Parlamento Egidio Sterpa. La discussione su questi punti verrà approfondita nel corso del coordinamento tecnico convocato per martedì e giovedì prossimi.

Flavia Amabile



Soddisfatto. Il ministro Bernini

Al vertice

Un repubblicano che piace a Craxi

ROMA. Il destino si è divertito. Il nuovo commissario delle Ferrovie, Lorenzo Necci, ha in comune con il predecessore, Mario Schimberni, un avversario: si tratta del presidente della Montedison, Raul Gardini. A fine febbraio, Necci si è dimesso da presidente dell'Enimont per la sfiducia manifestata da Gardini. Schimberni venne invece sfrattato dalla Montedison dopo la scalata di Gardini.

Ma non è l'unico precedente che colpisce. Necci è figlio di ferroviere, come lo era Lodovico Ligato, il presidente dell'Ente Fs che ha abbandonato l'incarico nel novembre 1988 per lo scandalo delle lenzuola d'oro ed è stato assassinato lo scorso agosto in Calabria.

La vera novità è invece la conquista di un ente pubblico da parte di un repubblicano. Necci, che è avvocato, ha infatti sviluppato tutta la sua carriera all'ombra del pri, anche se oggi non vanno trascurati i suoi buoni rapporti con il partito socialista. Nato nel 1939 a Fiuggi, il neo amministratore straordinario delle Ferrovie nel 1975 entrò a far parte della giunta dell'Eni su indicazione del pri. Lasciò questo incarico per assumere nell'81 la guida dell'Eni (la fugace alleanza tra Eni e Occidentale) e nell'82 la presidenza dell'Enichemica, diventata nell'85 Enichem.

Il nome di Necci si identifica quindi con il risanamento del settore chimico dell'Eni nel quale confluirono le disastrose attività dei privati. Chiuso il capitolo della ristrutturazione, è stato poi portato avanti l'ambizioso progetto dell'Enimont, il colosso frutto della fusione tra Enichem e Montedison. Necci ha scommesso tutto su questa operazione che nell'88 ha avuto il via libera del governo.

Con l'avvio dell'Enimont, il primo gennaio 1989, Necci è diventato presidente: appena il tempo di festeggiare, poi ha affilato le armi per i conflitti con Gardini.

[r. ipp.]

Vincitori e vinti di una lunga guerra

Battuta la linea Martelli, il psdi si astiene

ROMA. Il treno dei desideri si è fermato di colpo. Molte speranze sono sfumate quando ieri mattina in Consiglio dei ministri è stato pronunciato il nome di Lorenzo Necci, dimessosi tre mesi fa da presidente dell'Enimont, quale nuovo commissario delle Ferrovie. Antonio Gava, ministro dc dell'Interno, in viaggio a Dublino, non ha nemmeno potuto giocare le ultime carte a favore del suo candidato, Maurizio Maspes, che fino a un anno fa era amministratore delegato dell'Alitalia. I due ministri socialdemocratici non hanno saputo trattenere la delusione. Carlo Vizzini e Ferdinando Facchiano, responsabili della Marina e dei Beni culturali, hanno protestato perché sulla scelta non sono nemmeno stati consultati dal presidente del Consiglio Giulio Andreotti. E perciò, con un comportamento inusuale, si sono addirittura astenuti. «Il nome di Necci - spiega Vizzini - non è stato fatto in un incontro col presidente Andreotti subito prima del Consiglio dei ministri. L'astensione è quindi motivata dalla impossibilità materiale di formulare un giudizio sulla candidatura».

Ma non è tanto la scelta di Necci a preoccupare i socialdemocratici, quanto il fatto di trovarsi sistematicamente tagliati fuori dalle trattative per le nomine ai vertici delle imprese pubbliche: per invocare udienza, il segretario del psdi Antonio Cariglia ha riunito ieri la dire-

novo del materiale. Nei prossimi due anni, le Fs investiranno 92 mila miliardi. Tanti soldi, tanto potere e le Ferrovie sono terra di conquista. Con la gestione straordinaria di Mario Schimberni, cominciata alla fine del 1988 e chiusa con le clamorose dimissioni del 31 maggio scorso, il problema dell'individuazione degli uomini che devono governare l'azienda si è sempre più intrecciato con la ricerca delle strutture più adatte per far funzionare le Ferrovie. La doppia scelta compiuta ieri dal Consiglio dei ministri (cioè la nomina di Necci e la riforma con la creazione dell'ente pubblico economico) è tutt'altro che indolore: tanti piani sono stati spazzati via. Schimberni, con un sostanzioso seguito nel governo, voleva pilotare la trasformazione dell'Ente Ferrovie in società per azioni, convinto che fosse l'unico sistema per dare agilità all'arrugginita macchina burocratica. Necci è invece repubblicano e viene quindi da un partito che, pur essendo tradizionalmente aperto alle privatizzazioni, ha giudicato poco realistica questa ipotesi. Con il nuovo commissario, cambia il progetto.

La svolta è stata pilotata da Andreotti e dal segretario socialista Bettino Craxi. I due erano considerati gli sponsor di Schimberni, lo hanno tenuto a galla anche quando dai loro partiti le contestazioni si moltiplicavano, ma a un certo punto

lo ingiuriò il nome di Necci, anche se il diritto di proporre il nome del commissario spettava a lui e anche se sperava di riuscire a piazzare Maspes, così come voleva Gava che è il suo capocorrente. Ieri il ministro dei Trasporti, dopo la relazione sulla riforma, in Consiglio si è dimenticato di fare il nome di Necci ed è stato punzecchiato dal socialista Rino Formica, titolare delle Finanze: «Devo intendere il silenzio come una dimenticanza o una rinuncia?». Bernini ha finalmente tirato fuori il nome poco gradito. Ma in realtà ha puntato i piedi mercoledì: ha chiesto che si decidesse contemporaneamente per il commissario e per la riforma o che si rinviassero tutto. Andreotti ha accontentato Bernini: gli ha imposto Necci e ha dato via libera alla riforma.

Così, ieri il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge per il nuovo assetto dell'ente Ferrovie adeguato al dopo Schimberni. Dopo tante lotte intestine, Bernini è riuscito perfino a ottenere l'unanimità su un provvedimento che cancella l'ipotesi della Spa. D'altra parte,

aveva sempre avvertito questa soluzione: «Io 50 mila lire potrei anche mettercele» ironizzava, osservando che difficilmente i risparmiatori investirebbero in un'azienda che perde 15 mila miliardi l'anno. Ora, Bernini sostiene di non aver avuto modelli, neanche l'Eni: «Il nuovo ente Fs assomiglierà al nuovo ente Fs», dice.

Sono invece con il lutto al braccio i suoi colleghi che hanno tentato di imporre la creazione della società per azioni, a cominciare dal vicepresidente del Consiglio, il socialista Claudio Martelli. La soluzione piaceva molto al ministro del Tesoro, Guido Carli, e allettava quello del Bilancio, Paolo Cirino Pomicino, entrambi dc. Pomicino ha sostenuto, nei mesi scorsi, l'esigenza di dare alle Ferrovie una gestione imprenditoriale veramente autonoma rispetto agli indirizzi politici, realizzabile con la Spa.

Il 13 ottobre i fautori della nascita della società per azioni invocata da Schimberni riuscirono a far passare le loro idee in Consiglio dei ministri: battendo Bernini e bloccandogli le sue



Cambio. Arriva Lorenzo Necci (foto in alto) e se ne va Mario Schimberni

ipotesi di riforma, lo costrinsero a preparare uno studio anche sulla formula Fs Spa. «L'opinione prevalente del governo è la trasformazione delle Ferrovie in società per azioni» annunciò Martelli. Da allora, il vicepresidente è sembrato il portabandiera della Spa, per la quale c'è stata una forte campagna di opinione, definendola a dicembre come la «soluzione istituzionale più diretta, trasparente ed idonea» per risanare i treni. Martelli è apparso il difensore più accanito di Schimberni.

Per superare lo scontro fra le opposte fazioni, pochi mesi fa

Andreotti è stato costretto addirittura a convocare il Consiglio di gabinetto. Il risultato fu un pasticcio compromesso, definito il mostro a due teste. L'ipotesi fu concepita dal ministro Formica: le Ferrovie sarebbero state sdoppiate; l'ente pubblico avrebbe avuto la proprietà del patrimonio, mentre la Spa avrebbe gestito il servizio. Il progetto doveva essere approfondito, ma non è stato più discusso. Anche il mostro di Formica, quindi, è tra gli sconfitti di ieri.

Roberto Ippolito