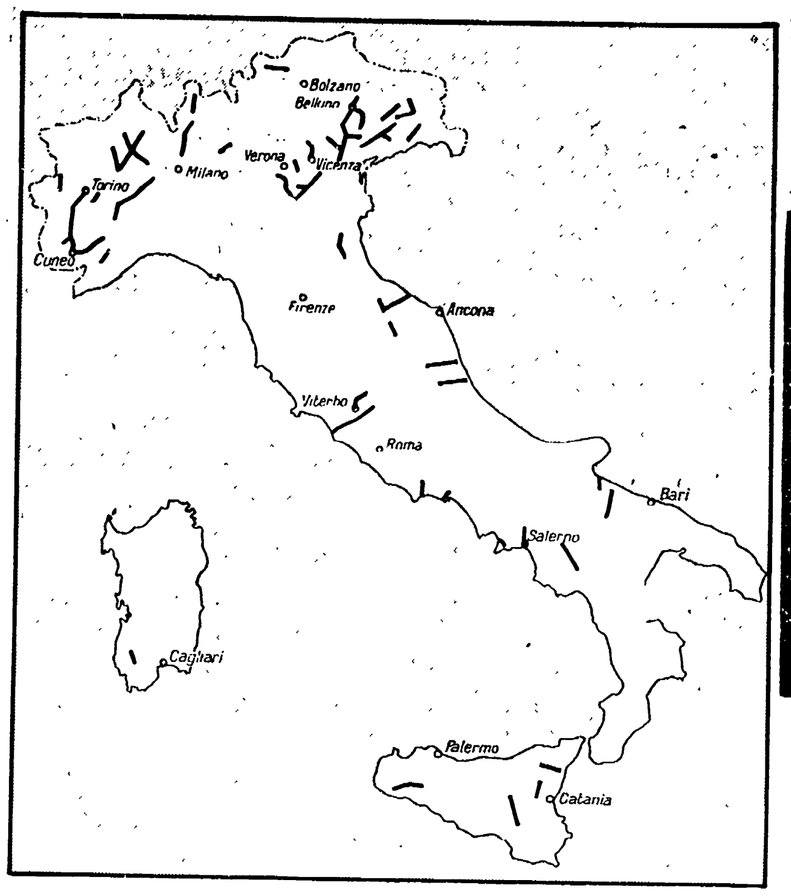


I «rami secchi» delle FS un regalo ai privati

Duemila e cento chilometri di ferrovia i cosidetti «rami secchi», nelle intenzioni del ministro dei Trasporti e dei tecnocrati delle FS, devono essere soppressi. La decisione interessa l'intera rete ferroviaria e, se attuata, sconvolgerebbe l'attuale situazione dei trasporti in tutte le regioni, con notevoli ripercussioni sugli utenti. I quali, fra *l'altro, venendo a mancare la tariffa di confronto (quella ferroviaria) finiranno col pagare di colpo tariffe due o tre volte superiori a quelle attuali. Sulla questione abbiamo intervistato, fra un treno l'altro, alla stazione Termini, una diecina di viaggiatori (due professionisti, un artigiano, due militari, una impiegata, un cine operatore, due universitari, un pensionato delle ferrovie). Due sole persone conoscevano il problema. Gli altri ci hanno chiesto:*

— Che cosa e quanti sono i «rami secchi»?

— Se sono percorsi ferroviari, perchè sono diventati «secchi»?

— Toglierli ora, con la sempre più difficile situazione economica di chi lavora, non è peggio?

— In una economia di mercato (è uno degli universitari che parla) non è meglio avere la concorrenza fra ferrovia e autolinee, piuttosto che finire nelle mani dei vari Zeppieri?

Con tono di amara polemica, l'ex ferroviere, un tecnico oggi in pensione, ci ha voluto spiegare che questa vicenda gli ricorda il «diritto di legnare» delle genti meridionali. Quel diritto cioè che i poveri, delle cittadine del Sud, avevano di raccogliere legna e «rami secchi» nei boschi comunali. «Oggi, invece, dei "rami secchi" del "bosco" delle FS — ha detto l'anziano ferroviere — si appropriano i ricchi, i privati, la FIAT e tutte le grandi e piccole aziende di trasporto pubbliche...».

Per semplicistica che sembri, la trasposizione è molto vicina al vero. Il decreto comprende la soppressione di 99 linee «secondarie», (di cui 49 sono già note) classificate «rami secchi» a causa della gestione economica passiva.

Si tratta di un'azione insidiosa, lenta ma pervicace, condotta da molti anni. Già nel 1961 era stato deciso di sopprimere ben 4.870 chilometri di queste ferrovie, pari al 25% della intera rete FS. Le generali proteste che da ogni parte si sollevarono, fecero rientrare il provvedimento. Intanto, queste linee venivano lasciate ancora nel più completo abbandono. Di più. Su numerose «tratte» (Giulianova - Teramo, Civitavecchia-Orte, ecc...) veniva dimezzata la velocità commerciale dei convogli ferroviari e nello stesso tempo venivano autorizzati servizi «sostitutivi» affidati all'INT (Istituto nazionale dei Trasporti, proprietà delle FS ma con le FS in concorrenza) e a privati.

La decisione di tagliare i «rami secchi» urtava anche contro le norme di una legge ad hoc Infatti l'articolo 3 della legge n. 1155 del 29 aprile 1957 stabiliva contributi a carattere permanente per la gestione di tali linee secondarie «per riconosciuti motivi economico-sociali». I «tagliatori di rami» (così vengono definiti, negli ambienti del ministero dei Trasporti», i sostenitori del provvedimento), non si persero di animo. Proposero ed ottennero che una nuova legge (n. 1688 del 29-11-'62) annullasse quella del 1957 disponendo nello stesso tempo, sovvenzioni per 59 miliardi annui fino all'esercizio 1965-'66. Da allora l'attacco è proseguito senza soste.

Due commissioni, una aziendale e una interministeriale, hanno preso in esame le «linee passive» giungendo alla conclusione che, dei 4.870 chilometri, almeno 2.100 possono venire soppressi. La prima riflessione che viene alla mente è questa: se nel 1961 i quasi, 5 mila chilometri fossero stati soppressi, si sarebbe compiuto, anche un errore tecnico? E' questo un inquietante interrogativo che non va dimenticato nel valutare oggettivamente l'intera faccenda.

Per molti anni, mentre si completava la ricostruzione e ci si avviava al «miracolo economico», le FS sono state lasciate ad una gestione ordinaria, al pari dei porti nazionali. La crisi era, dunque, inevitabile. Le linee secondarie (i «rami secchi» corrispondono, salvo eccezioni trascurabili, alle «secondarie»), le peggio servite, venivano progressivamente disertate mentre il loro costo di esercizio, proprio per la vetustà degli impianti, andava crescendo. Di elettrificazione su queste linee nemmeno l'ombra.

Un esempio per tutti: lo armamento della tratta Giulianova-Teramo è quello del 1888!

I tecnocrati delle FS parlano di esigenze di bilancio. Innanzitutto non è con i 40-50 miliardi risparmiati col taglio di queste linee secondarie, che si può migliorare un bilancio, la cui struttura è falsata dal tipo di politica che le FS svolgono in posizione di subordinazione ai monopoli e ai privati. Inoltre, va respinto il criterio di una azienda pubblica che prende come punto di riferimento la «passività», in luogo del valore sociale del proprio servizio.

Ancora. Il direttore generale, ing. Renzetti, formatosi all'ombra degli uffici comunitari del MEC, sa benissimo, ad esempio, che le ferrovie belghe e tedesche sono in passivo, che hanno come altre deficit superiori al nostro, sfiorano a stento il pareggio, mentre lo Stato francese ha versato finora alle proprie ferrovie una integrazione annua di centinaia di miliardi.

Nessuno, noi crediamo, vuole insistere per il mantenimento ad ogni costo di tutte le linee secondarie. Ma perchè, ad esempio, contrariamente a quanto avviene negli altri paesi, la Azienda non si impegna a gestire direttamente (o ad affidarle all'INT, democratizzando questo Ente) le linee che saranno smantellate? Il fatto è che l'orientamento prevalente — conseguente alla linea più generale di privatizzazione della politica dei trasporti — è ancora quello di cedere ai privati parte non trascurabile, e la più remunerativa, di detti servizi sostitutivi.

Ma non certo questo il solo problema: nel tagliare i «rami secchi» si dovrà aver riguardo non solo ai dati tecnici del passivo di gestione (che, intanto, fino al 1966 sono coperti dalla legge), quanto alla funzione sociale che esse sono chiamate ancora ad assolvere. Molte di queste linee interessano infatti zone depresse, il cui stato di arretratezza sarebbe perpetuato dalla soppressione della linea ferroviaria, oppure servono Comuni e località molto spesso non agevolmente raggiungibili, per la inadeguatezza delle strade ordinarie, o soggetti a periodi di isolamento nella stagione invernale. Infine, va tenuta presente l'esigenza delle prospettive di sviluppo o meno delle zone servite da tali linee. Esigenza del tutto trascurata come si può agevolmente confrontare dall'elenco delle linee da sopprimere.

Un ultimo argomento si propone in via immediata: si taglino pure certi «rami secchi», purchè poi si assicuri al resto della rete ferroviaria investimenti di cui, malgrado i 1500 miliardi del piano decennale (pare che se ne impiegherebbero solo 800!), ha urgente bisogno.

Il discorso sui «rami secchi» investe il problema di una autentica politica dei trasporti e di un coordinamento programmato e democratico tra strada e rotaia, cose che tutti auspicano. Ma che oggi, grazie alla politica dei governi dc e anche di quelli del centro-sinistra, sono condizionate dalla politica monopolistica e sottratte ad ogni controllo democratico. Sì, perchè il decreto per sopprimere questi duemila chilometri di ferrovia può firmarlo il ministro. Senza alcun intervento del Parlamento. A norma di una legge fascista del 1923.

Silvestro Amore

Le «tratte» condannate

Ecco le 49 «tratte» di cui la sorte sembra già decisa (indicate anche nel grafico). Di altre 50 si sta discutendo.

VENETO: Palmanova-San Giorgio di Nogaro; Gemona-Casarsa; Sacile-Pinzano; Bassano-Camposampiero; Montebelluna-Susegana; Portogruaro-Treviso; San Vito T.-Motta L.; Conegliano-Ponte delle Alpi; Vicenza-Schio; Grisignano di Zocco-Ostiglia; Lonigo-Lonigo città; Merano-Malles; Dossobuono-Caprea.

PIEMONTE: Asti-Castagnole L.-Busca-Cronero; Asti-Chivasso; Cuneo-Bastia; Airasca-Cuneo; Asti-Mortara; Trifarello-Chieri; Vignale-Varallo; Saluzzo-Savigliano: Ceva-Ormea; Susa-Bussoleno; Aronanthià; Santhià-Biella.

LOMBARDIA: Colico-Chiavenna; Monza-Molteno; Pavizzolo-Paratico.

SICILIA: Granarolo-Lavezzola.

LAZIO: Civitavecchia-Orte; Attigliano-Viterbo; Priverno-Terracina; Formia-Gaeta.

MARCHE: Pergola-Fabriano; Ascoli-Porto d'Ascoli; Teramo-Giulianova; Fano-Urbino.

CAMPANIA: Gragnano-Castellammare; Mercato S. Severino-Salerno; Sicignano-Lagonegro.

PUGLIE: Margherita di S.-Ofantino; Barletta-Spinazzola.

SICILIA: Dittaino-Caltagirone; Alcantara-Randazzo; Regalbuto-Motta S. A. Noto-Pachino; Castelvetrano-Salaruta.

SARDEGNA: Villamassargia-Carbonia.

Oggi l'assegnazione

L'ultima «rosa» del Pozzale

EMPOLI, 18

Si è riunita oggi la commissione giudicatrice del Premio letterario Pozzale Luigi Russo, opera prima, la quale dopo un primo accurato vaglio delle 34 opere concorrenti si è soffermata sui seguenti libri: Gian Carlo Ferretti: *Letteratura e ideologia*, Editori Riuniti; Marco Forti: *Le proposte della poesia*, editore Mursia; F. Landucci: *Cultura e ideologia in Francesco De Sanctis*, editore Feltrinelli; F. Longobardi: *La decimazione*, editore Lerici; Piero Malvolti: *Diario di famiglia*, Olimpia; Giorgio Manganelli: *Hilarotragoedia*, ed. Feltrinelli; Enzo Marangolo: *Un posto tranquillo* ed. Bompiani; F. Molfese: *Storia del brigantaggio dopo l'unità*, ed Feltrinelli; M. Pacor: *Confine orientale*, ed. Feltrinelli; Franca Pieroni Bortolotti: *Alle origini del movimento femminile in Italia, 1848-1892*, ed. Einaudi; C. Pinzani: *La crisi politica di fine secolo in Toscana*, ed. Barbera; F. Pittorru: *Il gioco del successo*, ed Sugar; G. Previtali: *La fortuna dei primitivi*, ed. Einaudi; Carla Ronchi: *I democratici fiorentini nella rivoluzione del '48-49*, ed. Barbera; A. Rossselli: *Il megalomane*, ed. Vallecchi; L. Traversi: *Sezione Serrati*, ed. Avanti.

La commissione tornerà a riunirsi domani per la proclamazione del vincitore. L'assegnazione del premio di un milione di lire avverrà domani, alle ore 21, in Piazza Farinata degli Uberti.

Costantino ed Anna Maria sposi

Parata di regnanti alle nozze di Atene

Nostro servizio

ATENE, 18.

Costantino di Grecia e Anna Maria di Danimarca (24 anni lui, 18 lei: costituiscono la più giovane coppia di sovrani che ancora abbiano un trono), si sono sposati stamane nella cattedrale greco-ortodossa di Atene, situata ai piedi dell'Acropoli e dominata dalla serena ellezza del Partenone. Un matrimonio fastoso, che ha fatto convenire ad Atene 13 re e regine, 7 eredi al trono, 114 principi e principesse e un numero tanto vasto di conti, marchesi, duchi, baroni da mettere in difficoltà la stessa corte ellenica: dei 1 100 invitati che avevano affollato la chiesa, solo 80 sono stati poi invitati anche al pranzo nuziale, la necessità — per rispettare l'etichetta — di far salire sulle carrozze i vari re e principi ha fatto esaurire la scorta dei cocchi delle scuderie reali, sicché la stessa carrozza sulla quale Anna Maria di Danimarca ha raggiunto la cattedrale, era stata acquistata la settimana scorsa da un vetturino della periferia e quindi addobbata in modo consono al suo compito.

Tredici carrozze, appunto, hanno aperto il corteo, recando un primo gruppo di sovrani prescelti tra coloro che hanno ancora un trono (l'ex re d'Italia e gli altri ex re delle varie parti del mondo erano stati invece sistemati su automobili scure); seguiva quindi uno squadrone di cavalleria che scortava un'altra carrozza sulla quale avevano preso posto re Costantino e la regina Federica di Grecia; dietro, tirata da sei cavalli bianchi, la carrozza sulla quale si trovava Anna Maria di Danimarca accompagnata dal padre, re Federico. Quindi il lungo corteo dei re e dei principi di minore importanza, le delegazioni governative (e tutti gli applausi della fittissima folla erano per l'arcivescovo Makarios) e le personalità che contano nella vita greca: primi fra tutti, pertanto, gli armatori Onassis e Niarcos.

Sulla soglia della cattedrale i due giovanissimi futuri sposi sono stati accolti dal vecchissimo arcivescovo Crisostomos che, nonostante i suoi 84 anni, ha celebrato tutto il complesso rito previsto dalle regole della Chiesa ortodossa. Un rito che è cominciato in lievissimo ritardo per un piccolo incidente occorso alla futura sposa: infatti Anna Maria di Danimarca, sia per la comprensibile emozione, sia per l'ingombro costituito dal duplice velo del suo abito (un velo «piccolo» di sei metri e uno più grande di 14 metri) non riusciva a districarsi e a scendere dalla carrozza, i cui molti ornamenti continuavano a minacciare di strappare tutta l'acconciatura: dovevano intervenire, a liberare dagli impicci la futura regina di Grecia, la giovanissima Anna d'Inghilterra — che con i suoi quattordici anni era la più giovane tra le principesse presenti — e Irene di Grecia.

Quindi il rito, al quale ha presenziato, con le massime autorità della Chiesa ortodossa, anche l'85enne Patriarca di Mosca, Alessio. Secondo la tradizione bizantina, la cerimonia nuziale comprende il fidanzamento — durante la quale i promessi sposi si scambiano gli anelli, nel senso letterale della parola: per tre volte lo sposo deve infilarsi l'anello della sposa e viceversa; quindi il matrimonio vero e proprio con l'antica formula «Benedici questo matrimonio e concedi a questi servi una vita pacifica, lunghi giorni, autocontrollo, amore reciproco; rendili degni di vedere i figli dei loro figli e concedi loro la rugiada del cielo dall'alto e l'abbondanza della terra. Riempi le loro case di grano, vino, olio e di tutte le cose buone».

Nella formula è anche previsto che il celebrante dica che la moglie deve reverenza al marito e a questo punto, secondo la tradizione, il marito dovrebbe dare un pestone piuttosto violento su un piede della sposa, come mettere subito le cose in chiaro; ma ad Anna Maria di Danimarca la prova è stata risparmiata essendosi Costantino limitato a un gesto puramente simbolico.

Terminato il matrimonio religioso il corteo ha fatto ritorno al Palazzo Reale dove il primo ministro Papandreu e il ministro della Giustizia, Polycronides, hanno celebrato il matrimonio civile, al quale — come si è detto — ha fatto seguito il banchetto ufficiale al termine del quale Costantino e Anna Maria di Grecia sono partiti in aereo per destinazione ignota, anche se ad Atene si afferma che questa destinazione dovrebbe essere l'isolotto di Spesopula, nel Peloponneso, che appartiene all'armatore Niarchos.

k. e.

UL LATERZA

Un'esperienza cinquantennale nell'editoria di cultura per le richieste di un pubblico nuovo: ecco la formula della «Universale Laterza» ■ Accanto a opere originali, la nuova collana offrirà a più estese categorie di lettori volumi già pubblicati, attentamente selezionati, che rispondano con linguaggio accessibile ma scientificamente rigoroso ai più diffusi bisogni d'informazione culturale: sintesi esaurienti che introducano a grandi periodi storici, a interi settori di discipline, a problemi cruciali del mondo contemporaneo ■ Ogni volume della «Universale Laterza» vuol essere una guida agile e completa a un aspetto della cultura e della realtà del nostro tempo.

VOLUMI PUBBLICATI

DENIS MACK SMITH ■ STORIA D ITALIA DAL 1861 AL 1958
2 VOLL. DI PP. 827, L. 900 OGNUNO

EUGENIO GARIN ■ L'UMANESIMO ITALIANO
PP 267, L. 900

ROCCO SCOTELLARO ■ L'UVA PUTTANELLA, CONTADINI DEL SUD
PP XV-310, L. 900

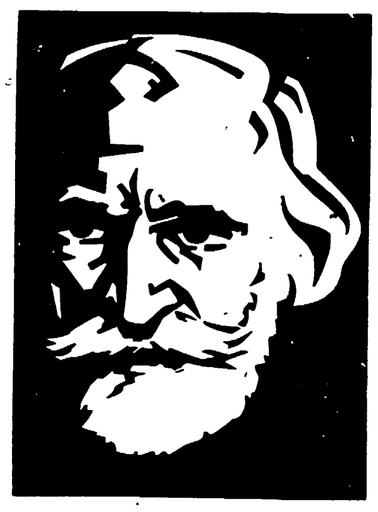
GAETANO MOSCA ■ STORIA DELLE DOTTRINE POLITICHE
PP. 320, L. 900

FEDERICO CHABOD ■ STORIA DELL'IDEA D EUROPA
PP. 172, L. 500

ogni settimana
un fascicolo
e un disco

è nelle edicole il primo numero di

storia della musica



una storia meravigliosa
di armonie, di melodie,
di capolavori immortali

un fascicolo a colori
in carta patinata
e un **disco a 33 giri**
(17 cm) alta fedeltà
ogni settimana
in tutte le edicole

con una insensibile spesa
13 magnifici volumi e
166 dischi eccezionali

fascicolo
e disco compreso
L. 380

FRATELLI FABBRI EDITORI