

speciale
trasporti

Un'avanzata comunista condizione essenziale per una politica che potenzi il mezzo pubblico e ponga argine alla paralisi del traffico

Quello che paghiamo al partito di Zeppieri ed Albicini

Che cosa ha significato per il Lazio, per Roma, per i lavoratori la politica del partito di Andreotti, di Zeppieri, di Albicini (che è anche il partito di Agnelli e di Pirelli)? Questo il bilancio delle scelte operate dalla DC e dai suoi alleati nel campo dei trasporti:

- Lo « squilibrio » tra la capitale e la Regione ha come risultato il movimento di 145.000 « pendolari » al giorno.
- Il che significa 136 milioni di spostamenti l'anno, pari a 58 milioni di passeggeri (2 spostamenti al giorno).
- Il 71 per cento usano le autolinee, il 20 % le Ferrovie dello Stato, il 9 % le ferrovie in concessione. A questi si deve aggiungere il numero imprecisato di coloro che usano l'auto.
- Il tempo trascorso per ogni « pendolare » nel Lazio sui mezzi di trasporto, secondo dati forniti dal Ministero dei Lavori Pubblici, è di settanta giornate lavorative l'anno, pari ad un salario di 550 miliardi.
- Il costo dei trasporti nel Lazio è di 900 miliardi l'anno, di cui 750 per l'uso delle auto private (il 12 per cento del livello nazionale). Il costo a persona è di 200.000 lire l'anno: 17 mila lire al mese.
- A Roma per ogni bambino che nasce vengono immatricolate 2 auto nuove. Le auto in sosta occupano metà della sede stradale esistente.



I lavoratori delle autolinee sono stati protagonisti di una importantissima battaglia per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto della regione. Attorno a loro si è stretto l'appoggio di decine e decine di comuni direttamente interessati, degli utenti, dei pendolari. Finalmente si è riusciti a strappare la revoca delle concessioni a Zeppieri e ad Albicini; le società di autolinee sono state affidate in gestione alla Stefer, finché non verrà costituita l'azienda regionale di trasporto. Ora, la Democrazia cristiana, nelle cui liste figura proprio Albicini, uno dei « boss » dei trasporti (Zeppieri è a sua volta un grande elettore Dc nel frusinate), cerca di vanificare tale conquista, di riaffidare le li-

nee ai vecchi padroni, di far pagare di nuovo alla collettività costi altissimi per il profitto e la speculazione dei due boss. Se questi tentativi sono stati finora respinti lo si deve ancora una volta alla battaglia che a fianco dei lavoratori ha condotto in tutte le assemblee elettive, alla regione, nei comuni, nei consi-

gli provinciali, il Partito comunista. Il PCI ha inoltre richiesto con forza che venga immediatamente costituito il consorzio interprovinciale per una gestione democratica della Stefer e che si costituisca a breve scadenza l'azienda regionale come strumento basilare perché il trasporto sia effettivamente un servizio sociale.

Dallo scandalo del « metrò » allo sviluppo dell'azione delle masse popolari

Al malgoverno democristiano i comunisti hanno risposto con la lotta e le prime vittorie

Due importanti conquiste: la pubblicizzazione di quasi l'80 per cento delle autolinee ed i primi esperimenti di gratuità sui « bus » urbani — Consolidare ed ampliare gli impegni



Il modo con cui si sta realizzando la metropolitana di Roma costituisce un vero e proprio « scandalo nazionale ». Il tronco A (Osteria del Curato-Prati) è cominciato nel 1959 e se va bene sarà finito entro il '77. Il costo dell'opera ha già superato i 110 miliardi, raddoppiando i preventivi. Nella foto: una veduta di piazza Barberini e degli edifici lesionati dal passaggio della « talpa ».

I problemi dei trasporti nel Lazio sono stati negli ultimi quattro anni al centro dell'attenzione delle forze politiche e degli Enti Locali e delle lotte dei lavoratori e di intere popolazioni. Il caos del traffico nei centri urbani ed in particolare a Roma — giudicata « la prima metropoli del mondo che giungerà alla paralisi » — ha reso drammatica ed urgente una nuova politica dei trasporti, che dia effettiva priorità e sviluppo ai mezzi pubblici, attraverso la gratuità ed il potenziamento dei servizi, e limiti drasticamente la circolazione delle auto private. Su questa linea sono state promosse dal nostro Partito iniziative politiche di massa, sono stati effettuati forti scioperi degli autotrasportatori ed uno sciopero generale a Roma, ma la Democrazia cristiana e le Giunte da essa dirette non hanno né saputo né voluto assumere tali obiettivi come linee di governo per la Capitale.

Accanto a questa nuova presa di coscienza sui problemi del traffico cittadino, è venuto crescendo un forte movimento di massa sui problemi del trasporto dei « pendolari » — operai e studenti — costretti a trascorrere lungo tempo sui mezzi di trasporto per giungere dalle diverse località della Regione alla capitale, nelle zone industrializzate e nei centri di studio: vi sono state le grandi lotte dei lavoratori delle autolinee insieme ai « pendolari » per il superamento della gestione privatistica dei servizi, e la lotta intere popolazioni senza collegamenti per gran parte della giornata e fa viaggiare i lavoratori su auto mezzi fatiscenti e sovraffollati; si sono avute manifestazioni e blocchi dei pendolari per protestare contro gli orari, le condizioni di affollamento e le ve-

lontà assurde (30 km. l'ora, mentre sono in esercizio treni di lusso a 200 km. l'ora!).

Questo è il quadro inaccettabile del sistema dei trasporti a Roma e nel Lazio, un sistema teso a favorire — con massicci investimenti pubblici — soltanto lo sviluppo dell'automobile privata e dei gruppi monopolistici ad essa collegati (cemento, petrolio, gomma, auto), oltreché i profitti dei « ras » delle autolinee, come Zeppieri (grande elettore del Presidente del Consiglio Andreotti) ed Albicini, candidato al Parlamento nella lista della DC.

In questo quadro di attacco allo sviluppo del mezzo pubblico è maturato lo « scandalo nazionale » dei 14 km. del tronco A (Osteria del Curato-Prati) della metropolitana romana su per i tempi di realizzazione — inizio nel 1959, termine previsto entro il 1977 — sia per i costi, che sono già oggi superiori ai 110 miliardi (più che raddoppiati rispetto ai preventivi).

Da tempo, in Italia e nel mondo, governanti ed esperti sono concordi nel ritenere che la paralisi delle città e delle aree metropolitane potrà essere evitata soltanto attraverso una nuova politica dei trasporti basata sul rilancio del mezzo pubblico in stretto collegamento con un nuovo assetto del territorio non soggetto alle scelte degli speculatori sulle aree. Ma la Democrazia cristiana ed i suoi « alligati » di centro sinistra, con il pieno appoggio delle destre, intendono continuare nella stessa direzione del passato. E' sufficiente esaminare le indicazioni del progetto di piano per il quinquennio 1971-75: oltre 4.000 miliardi sono destinati ad autostrade e grande viabilità, meno di 300 miliardi ai trasporti urbani e

regionali di tutta Italia. Nel piano poliennale delle F.S. la quasi totalità degli investimenti è destinata ai treni di lusso e alle grandi vie di comunicazione, ignorando i trasporti pendolari. Nel progetto '80 si propone addirittura di realizzare autostrade urbane per rendere più facile lo sviluppo della motorizzazione privata e di costituire Enti — gestiti con metodi privatistici e di sottogoverno — per la direzione e gestione dei servizi di trasporto in modo da sottrarli alle decisioni delle Regioni, alle quali con i decreti delegati il Governo ha sottratto poteri chiaramente previsti dalla Costituzione.

Simili a queste sono state le scelte che in Campidoglio e negli Enti Locali della Regione sono state perseguite privilegiando il mezzo privato.

Nonostante ciò, alcune importanti conquiste sono state realizzate nel Lazio a prezzo di lunghe e dure lotte: « la pubblicizzazione di quasi l'80 per cento delle autolinee », adottata dalla Regione al 1. aprile battendo le pretese del Governo che pretendeva l'acquisto a peso d'oro dei servizi e rifiutava la revoca delle concessioni; « la gratuità dei servizi di trasporto urbano di Roma », che andrà in vigore dal 30 aprile prossimo sia pure limitata alle 8.30 del mattino e dalle 17 alle 20, battendo la posizione negativa delle Giunte capitoline che avevano accusato il PCI di demagogia per averla proposta.

Sono soltanto due primi, importanti fatti positivi, ma che indicano la possibilità di imporre uno sviluppo alternativo alla attuale politica dei trasporti, che sia collegato alle esigenze e alle lotte dei lavoratori. Il pieno funzionamento della Regione,

che ha ora assunto i suoi poteri costituzionali, può e deve essere il punto fondamentale di riferimento per realizzare una direzione programmata ed integrale di tutti i trasporti di interesse regionale (ferrovie, metropolitane, autolinee oltre ai troppo spesso ignorati problemi del trasporto delle merci) ed una azione legislativa ed amministrativa tesa ad estendere la gestione pubblica dei servizi, alla riqualificazione dei collegamenti e degli orari, all'impostazione di una più favorevole politica tariffaria per gli utenti.

Tutto ciò realizzato con il concorso degli Enti Locali e degli organismi di massa e sindacali ed in armonia con nuove scelte di sviluppo economico e di riassetto territoriale che combattono la tendenza al « gigantismo » di Roma in un Lazio depresso e spopolato.

Ma tutto ciò sarà facilitato se sapremo imporre una svolta nella politica dei trasporti nazionali battendo le indicazioni del programma quinquennale e del piano delle F.S. e mettendolo a disposizione delle Regioni e degli Enti Locali i finanziamenti necessari per i trasporti urbani e regionali; se il nuovo Parlamento provvederà a trasformare l'attuale legislazione ed a trasferire nuovi poteri alle Regioni, unificando quelli restanti in un unico Ministero dei Trasporti in vece dei 6 che se ne occupano.

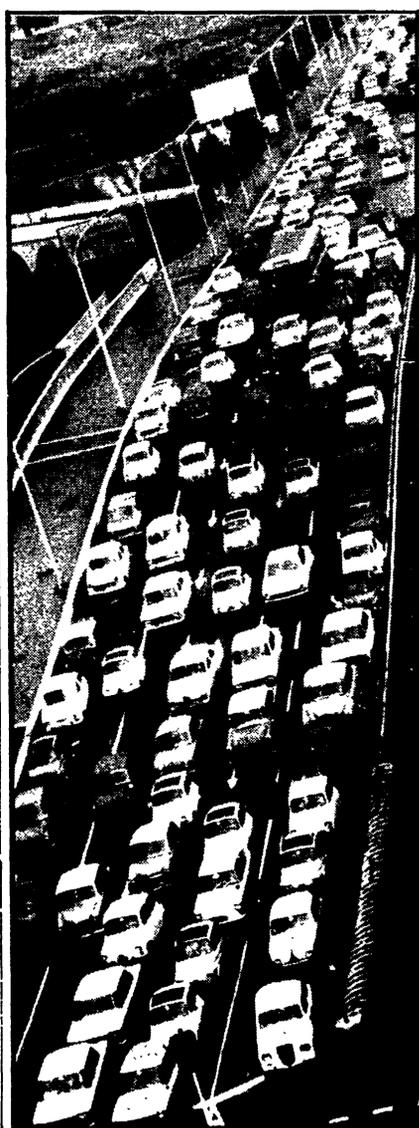
Sviluppo delle lotte, unificazione e qualificazione degli obiettivi, successi delle sinistre e del PCI nelle elezioni del 7 maggio sono i 3 punti di fondo per realizzare rapidamente tali obiettivi.

Giulio Bencini

Il secondo esperimento sui mezzi ATAC e STEFER

Roma: non bastano due fasce orarie gratis

Ne occorre una terza che permetta il ritorno a casa di impiegati e commercianti - Rendere permanente il provvedimento e collegarlo con nuove misure a favore del mezzo pubblico - Le proposte del PCI ed il sabotaggio democristiano e socialdemocratico



Scelta a Roma — per la seconda volta — l'operazione « autobus gratis ». Un primo esperimento positivo — ma che avrebbe potuto andar molto meglio se fosse stato accompagnato da provvedimenti organici a favore del mezzo pubblico — si è già avuto all'inizio dell'anno, concludendosi alla Befana. Ora riprende, con questa differenza, che prima la gratuità era totale ora è ridotta a due fasce orarie: la mattina fino alle 8.30, nel pomeriggio dalle 17 alle 20. Si tratta, inoltre, di un esperimento che nelle intenzioni dei governanti capitolini non dovrebbe durare più di 45 giorni senza però essere collegato con altre misure di rilievo, che tali non possono essere considerati il ripristino degli itinerari preferenziali per i mezzi pubblici e « saltati » per l'incertezza capitolina (una incertezza « voluta ») o l'attuazione dei due nuovi itinerari preferenziali, come quelli della zona Tiburtina e Nomentana che furono promessi due anni fa dall'assessore democristiano Roato.

A questo secondo esperimento di gratuità sui « bus » (sia parziale e incompleto, come vedremo) si è giunti dopo che da parte della DC e del PSDI si sono frapposti alla sua attuazione numerosi ostacoli. Solo l'azione decisa e decisiva del PCI e le iniziative dei sindacati, hanno respinto l'offensiva democristiana e socialdemocratica contro il mezzo pubblico. Per uscire dal caos, per evitare la paralisi, l'unica strada da imboccare è appunto quella del potenziamento del servizio degli autobus delle aziende comunali.

A parole tutti sono d'accordo. Nei fatti solo l'azione del PCI ha permesso di strappare alcuni risultati.

Su questo esperimento di gratuità che scatta a Roma si devono infatti fare almeno tre osservazioni. La prima è che esso non può rimanere un esperimento, ma deve diventare una conquista stabile nel senso che deve andare oltre e durare anche dopo i quarantacinque giorni. La seconda osservazione riguarda le fasce orarie di gratuità: esse sono due (la prima fino alle 8.30 e la seconda dalle 17 alle 20); ne occorre una terza — come è stato proposto dal PCI e respinto dalla Giunta capitolina controllata dal dc — la quale permetta il rientro alle loro case degli operatori commerciali e degli impiegati dalle 13 alle 15.

La terza osservazione da fare — ed è più di un'osservazione, ma una critica di fondo al provvedimento — riguarda il fatto che esso non è collegato, nei fatti, con misure adeguate che da un lato « scarognano » il traffico privato e dall'altro rendono il servizio pubblico più celere e quindi più concorrenziale rispetto al mezzo individuale. Il PCI ha proposto da tempo la chiusura del centro storico alla circolazione delle auto private; la realizzazione non solo di itinerari preferenziali per i mezzi pubblici, ma di vere e proprie metropolitane di superficie, cioè di strade interamente riservate ai « bus » dell'ATAC e della STEFER che colleghino periferia a periferia; un aumento considerevole del parco degli autobus dell'ATAC e quindi del personale non burocratico ma operativo; congrui finanziamenti per le aziende di trasporto pubblico onde metterle in grado di rinnovare le loro strutture. Di alcuni di questi provvedimenti il centro sinistra capitolino ha accettato, nel tempo, la attuazione. Ma mentre i problemi del traffico romano urmano, i tempi del centro sinistra sono lunghi. Molto lunghi. In alcuni casi — l'esperienza ce lo dice — hanno per simbolo l'eternità. Nel centro sinistra capitolino, anche nella sua nuova edizione, a fare il bene e cattivo tempo sono sempre la DC e le forze conservatrici. Anche per Roma quindi occorre una svolta. Il voto al PCI il 7 maggio ne è una prima, fondamentale condizione.

NELLE FOTO: due immagini eloquenti di « bus » intrappolati in un mare di auto.