Il significato dell'ingresso del PSDI nella giunta di Milano

L'ingresso del Partito socialdemocratico nella maggioranza e nella Giunta del Comune di Milano è un fatto politico di notevole importanza non solo per quello che significa in se, ma anche come occasione per un chiarimento delle prospettive e degli obiettivi delle singole forze politiche.

Dopo le elezioni del 15 giugno, si trattava anzitutto di impedire che il risultato elettorale venisse tradito, ed evidentemente il criterio fondamentale di giudizio era dato dal rapporto con il nostro Partito, dal superamento o meno della pregiudiziale anticomunista. Potevano essere ricercate soluzioni graduali, e intermedie e c'era in questo senso la nostra piena disponibilità. Ma, come è noto, la Democrazia cristiana, dopo qualche incertezza e dopo una discussione interna travagliata, ha deciso di assumere una posizione rigida, escludendo ogni intesa anche parziale col PCI. Da questo stato di cose è venuta la decisione, pienamente giustificata e legittima, di dare vita ad una amministrazione di sinistra, basata sullo impegno unitario di comunisti e socialisti, ed aperta ad altri contributi.

Abbiamo sempre evitato, però, di considerare questo sbocco come un punto d'arrivo, perché eravamo ben consapevoli della necessità di allargare i consensi, di creare un rapporto positivo con forze sociali e politiche diverse, ed in questa direzione appunto si sono concentrati gli sforzi della nuova amministrazione comunale, che ha fatto discendere tutti i suoi atti fondamentali, come il nuovo Piano regolatore, da una larghissima consultazione delle organizzazioni sociali, così da poter configurare una linea politica che tenga conto della pluralità di interessi e della complessa articolazione sociale della città.

D'altra parte, la Democrazia cristiana ha cercato di dar vita ad un «fronte delle opposizioni», di mettersi alla testa di un'ampia coalizione che, nel Consiglio comunale, e nella città, conducesse una lotta frontale contro la giunta di sinistra. Questa linea non ha avuto successo, e la formazione di una nuova maggioranza, con la partecipazione organica del PSDI, è la prova visibile di questo fallimento.

La pretesa della DC di essere la forza guida dello schieramento di opposizione e di trascinare le altre forze politiche sulla linea dello scontro frontale ha incontrato resistenze e suscitato reazioni sempre più nette. Nel Partito repubblicano si è aperto un dibattito assai interessante, al cui centro stava il problema dei rapporti con i comunisti. E' uscita battuta la linea oltranzista, molto vicina alle posizioni della destra DC, e si è affermata una posizione nuova, che vuole assegnare al PRI un ruolo pienamente autonomo, in un confronto aperto, e non viziato da pregiudiziali ideologiche, con tutte le forze politiche democratiche.

Per quanto riguarda la socialdemocrazia milanese, la sua scelta attuale non è affatto una disinvolta manovra trasformistica, ma è la conclusione meditata di un processo politico da tempo in atto e di una battaglia interna al partito che il gruppo dirigente milanese ha condotto contro la segreteria di Tanassi, nella convinzione che lo spazio politico del PSDI non sia da ricercare all'ombra delle forze conservatrici, ma piuttosto in quell'area di democrazia laica e progressista che ricerca un confronto e un'intesa con il movimento operaio organizzato.

E' stato questo un processo contrastato, non lineare, reso ulteriormente difficile dalla vicenda del MUIS, dalla decisione cioè di un gruppo consistente di quadri e di militanti di lasciare il Partito e di avviare un processo di confluenza nel PSI. L'approdo attuale configura una situazione nuova, ponendo fine a quelle contrapposizioni tra socialisti e socialdemocratici, che hanno caratterizzato una lunga fase politica e che sono state abilmente stimolate e strumentalizzate dalla DC.

Ma non c'è soltanto questa ripresa di un discorso unitario nell'ambito dell'«area socialista», c'è anche — e sta qui il più rilevante elemento di novità — la convinzione che i problemi della società italiana di oggi e della prospettiva socialista richiedono un confronto, una ricerca, una elaborazione nuova, a cui devono partecipare tutte le forze della sinistra, tutte le componenti del movimento operaio. Siamo ben lontani cioè da quella impostazione che aveva caratterizzato l'unificazione socialdemocratica, che era stata un elemento di divisione del movimento operaio e che traeva il suo alimento ideologico dalla campagna anticomunista.

Questa più ampia unità tra le forze della sinistra assicura al Comune di Milano una maggioranza solida e rappresentativa, in grado di portare a termine il proprio mandato e di realizzare le linee programmatiche concordate. Riteniamo positivo anche il fatto che il gruppo di «Democrazia Proletaria» abbia assunto una posizione non ostile alla formazione di questa nuova maggioranza, riservandosi di precisare meglio la propria posizione politica alla luce dei prossimi impegni programmatici.

In generale, si tratta di ricondurre il dibattito e il confronto nel Consiglio comunale e nella città sul terreno delle scelte concrete, degli obiettivi da perseguire, delle priorità cui deve conformarsi l'azione dell'amministrazione comunale, superando le asprezze e le intolleranze che in questa prima fase hanno spesso prevalso rispetto alla esigenza di un confronto oggettivo e sereno. C'è, in sostanza, un problema di «clima politico», che dipende anzitutto dal rapporto che si stabilisce tra maggioranza e opposizione. Ponendo questo problema, non intendiamo rivolgere prediche moralistiche a nessuno, e crediamo necessario riflettere criticamente anche sull'azione della maggioranza.

Non c'è dubbio però che la condizione essenziale per creare un clima politico più costruttivo è che la Democrazia cristiana isoli al proprio interno le posizioni avventuristiche e provocatorie, e si cimenti davvero in un confronto democratico, attuando nei fatti la linea che ufficialmente è stata ribadita nel corso dell'ultimo dibattito congressuale. Ormai, dopo un anno e mezzo di attività della nuova amministrazione, la illusione di provocare nella città di Milano un'ondata di destra, capace di ribaltare i rapporti di forza, non è più sostenibile. Oggi più che mai appare velleitaria e insensata la linea dello scontro frontale. Si tratta allora di realizzare in modo corretto un dibattito politico e amministrativo a tutti i livelli, nel rispetto del ruolo che spetta alle diverse forze politiche. Per quanto ci riguarda, abbiamo sempre sottolineato la esigenza di ricercare momenti di intesa e di collaborazione, e resteremo fedeli a questa impostazione.

Il successo conseguito con l'allargamento della maggioranza, non vuole significare, quindi, un irrigidimento verso altre forze, una chiusura al contributo anche critico dei partiti di opposizione. Esso è invece la conferma della giustezza di una linea che tende alla costruzione di larghe intese democratiche, all'allargamento dei consensi, al superamento delle pregiudiziali ideologiche e dei settarismi di partito.

Riccardo Terzi

Nel 1977 previsto un disavanzo di 1.500 miliardi

LE RADICI DEL DEFICIT FERROVIARIO

Non basta riferirsi al costo del lavoro (i nostri ferrovieri sono i meno pagati dell'Europa occidentale) e ai biglietti di favore (per i quali è tuttavia necessario prendere dei provvedimenti) - I danni fondamentali derivano da un sistema strutturale arcaico - L'importanza di una discussione immediata in Parlamento del piano poliennale

Le proposte di un aumento cospicuo delle tariffe ferroviarie che dovrebbero entrare in vigore il 1. marzo, hanno suscitato, com'era ovvio, un vivace dibattito nel quale intervengono forze politiche e sindacali. Nello stesso tempo il governo ha presentato ai due rami del Parlamento il progetto di piano poliennale delle ferrovie dello Stato, per una spesa globale di 17.000 miliardi sino al 1980. Questi due avvenimenti (del piano poliennale non intendo parlare in questa occasione) richiamano l'attenzione di tutti su di un nodo strategico della economia italiana, come è il sistema ferroviario, e sul grave dissesto in cui versano le ferrovie italiane; infatti, a fronte di un servizio che ha le carenze che tutti conoscono, sta un deficit aziendale prevedibile per il 1977 nella misura terrificante di 1500 miliardi. Questo tema — il deficit ferroviario — viene d'altro canto, e non a caso, affrontato dalla Commissione trasporti della Camera nel corso di una indagine sulla spesa pubblica i cui primi risultati saranno resi noti assai presto.

Vale la pena, dunque, di proporre alla opinione pubblica la sostanza vera della questione, cui si rannodano problemi diversi. Perché il deficit delle ferrovie è così grande, e perché cresce ogni anno? Siamo di fronte a una crisi strutturale, e di che tipo? Nessuno può certamente pretendere che un servizio di pubblica utilità come le ferrovie sia precisamente in parareggio; non si può pensare che gli utenti paghino del tutto un costo che corrisponde anche a finalità diverse dal trasporto di cui fruiscono. Ma una cosa è un disavanzo regolato, contenuto, funzionale a una politica di programmazione dei servizi pubblici, altra cosa è la voragine senza fondo che si allarga ogni anno, al di là delle possibilità finanziarie della economia italiana.

Le tariffe: aspetto importante della questione

Va liquidata intanto l'idea, tanto superficiale che diffusa, che le ferrovie siano in deficit perché «troppi viaggiano gratis». Le agevolazioni ai ferrovieri, connesse a integrazioni dei loro modesti stipendi, non danno un onere superiore ai 20-25 miliardi; tutte le altre agevolazioni ai viaggiatori nel 1975 hanno costituito un onere di 28 miliardi. Sono cifre assai piccole rispetto alla entità del problema; una spesa che supera i 2500 miliardi, un deficit di 1500 miliardi. La revisione delle agevolazioni ai viaggiatori va dunque affrontata rapidamente e con energia, e cominceremo da quelle per le famiglie dei parlamentari (benché si tratti di somme irrisorie). Ma è un problema di costume e di metodo, non di sostanza finanziaria.

Ci avviciniamo di più a questa sostanza se consideriamo il livello complessivo delle tariffe. Esso è assai più basso di quello di tutte le altre ferrovie europee, ed è rimasto fermo per moltissimi anni, mentre la lira perdeva valore. Se si tiene presente che nel 1975 le spese complessive hanno sfiorato i 2000 miliardi, e le entrate tariffarie non hanno superato i 700 miliardi, — non vi sono i dati definitivi del 1976, ma il divario è certo cresciuto — ci si rende conto che la sproporzione è insostenibile. Tuttavia un adeguamento delle tariffe si impone con tutta evidenza, ma è illusorio pensare che per questa sola via si possa raggiungere il contenimento del disavanzo entro limiti accettabili. Se infatti ci riferiamo al 1975, e pensiamo di pareggiare il bilancio eliminando altresì i contributi del Tesoro alla Azienda (che sono un'altra forma di disavanzo), dobbiamo spalancare un aumento del 158 per cento: un accrescimento ovviamente assurdo perché renderebbe le ferrovie italiane le più care d'Europa, perché non terrebbe alcun conto del carattere sociale del servizio, perché provocherebbe un impatto inflazionistico, e, infine, potrebbe determinare persino una contrazione del traffico e verrebbe perciò meno al suo stesso scopo. Si aggiunga che la dinamica presumibile del deficit ferroviario nel 1976 e nel 1977 rende insufficiente lo stesso aumento del 158 per cento.

Le tariffe sono dunque un aspetto importante della questione, ma solo un aspetto. Le radici del deficit ferroviario vanno ricercate più nel profondo, nella struttura del sistema stesso, nel suo funzionamento. Ciò che balza in primo piano, quando ci si colloca in questa direzione, è la insufficiente produttività del nostro sistema ferroviario il quale, proprio per questo, anche con tariffe assai più elevate, stenterebbe a mantenere il suo deficit entro i limiti accettabili. A riprova di ciò valga il confronto con la Francia, che è stato fatto nel corso della indagine della Commissione Trasporti. Nel 1960 il numero di unità di traffico prodotto per agente era di poco superiore in Italia rispetto alla Francia (265 000 contro 218 000). In 15 anni, sino al 1974, la nostra produttività è scesa di poco, sino a 258 569 unità, mentre in Francia è cresciuta del 75 per cento, portandosi a quota 437 000.

Vuol forse dire questo che i lavoratori delle nostre ferrovie costano troppo e rendono poco? Vorrei ricordare intanto, anche perché sono di moda i confronti sul costo del lavoro, che i nostri ferrovieri sono pagati peggio dei loro colleghi europei: i francesi hanno un livello medio superiore del 50 per cento al nostro; i tedeschi sono pagati ben più del doppio. A fronte di queste paghe più basse, vi è invece un numero di ferrovieri italiani in proporzione più elevato di quello degli altri sistemi ferroviari europei. Ciò si connette alla complessiva incapacità del nostro sistema ferroviario di utilizzarsi adeguatamente, come risulta chiaramente anche da un confronto analitico tra le ore di effettiva condotta rispetto alle ore di servizio del personale dei vari Paesi europei.

La direzione della azienda, a questo punto, solleva il problema di una normativa che renderebbe difficile l'utilizzazione adeguata del personale. E' un problema che si può discutere nel quadro della organizzazione del lavoro, e che in questi termini i sindacati hanno detto più volte di essere pronti ad affrontare. Ma esso non può fare passare in seconda linea la questione cruciale e radicale: la inadeguatezza del sistema ferroviario *nel suo stesso impianto*. Due dati possono illuminarla: prima di tutto il fatto che il *70 per cento del traffico si svolge* solo su 23 per cento della rete, in secondo luogo il dato relativo al traffico che occupa percentualmente lo spazio più ristretto d'Europa nel nostro sistema ferroviario (e il traffico merci è quello particolarmente redditizio). Noi abbiamo, in sostanza, un sistema ferroviario che è, per larghissima parte sostanzialmente inutilizzato; che registra un altissimo affollamento su alcune linee, che non è abbastanza aggiornato tecnicamente, che assorbe una quantità del tutto insufficiente di traffico merci, e tuttavia non riesce neppure a smaltirlo, tanto che i treni-merci sono costretti a ritardi paurosi e assorbono, a parità di chilometri, percorsi una quantità di ore lavorative assai più elevata delle altre ferrovie europee.

Necessario un intervento organico, serio, adeguato

Giungiamo così al nodo del piano poliennale delle ferrovie e delle scelte strategiche che esso ci offre l'occasione di compiere. Il nostro sistema ferroviario corre — è bene saperlo — insieme verso la bancarotta e la paralisi. E' necessario un intervento organico, serio, adeguato: la sua riforma è indilazionabile. Teoricamente una strada può essere quella di un drastico taglio di rami secchi, della sostanziale riduzione del sistema alle sue aree attualmente più ricche di traffico. Ma è una strada illusoria e sbagliata, perché aprirebbe la via a un incredibile e impossibile ulteriore aumento della motorizzazione privata, provocando uno spreco enorme di risorse nella contabilità economica complessiva (maggiore del deficit ferroviario); perché, si urterebbe contro difficoltà economiche e sociali insuperabili, perché, alla fine, non produrrebbe una azienda sana, ma piuttosto una spirale di liquidazione del sistema ferroviario.

L'altra soluzione è quella della riforma e del rilancio del sistema ferroviario nel suo insieme, nel quadro di una riorganizzazione e di una programmazione generale dei trasporti. E' la soluzione che un vasto arco di forze politiche, se si deve credere ai loro documenti, ritiene necessaria, e che si collega strettamente ai processi di conversione industriale e di avvio di un nuovo tipo di sviluppo. Il traffico, lo ricordo per inciso, non è una variabile indipendente, ma è invece condizionato dalla validità della rete di trasporto; dalla connessione tra di esse, dalle scelte produttive. Le distorsioni del sistema ferroviario, che ricordavo, sono in buona misura le distorsioni dello sviluppo italiano.

E' per queste ragioni, che, mentre da un lato la discussione sul piano poliennale delle ferrovie (17 000 miliardi sino al 1980) che il governo ha consegnato al Parlamento appare urgente e di grande rilievo, dall'altra non consideriamo con sospetto gli annunci di aumenti tariffari generalizzati. La manovra delle tariffe, lo ripeto ancora una volta, è necessaria. Ma se viene sommata dagli altri problemi rischia di essere una iniezione di morfina che acuta a tirare avanti, ma non risolve i problemi, e addossa ai utenti sacrifici improduttivi. Occorre affrontare insieme nelle loro connessioni la revisione della struttura ferroviaria, il rinnovamento del sistema ferroviario, l'organizzazione del lavoro.

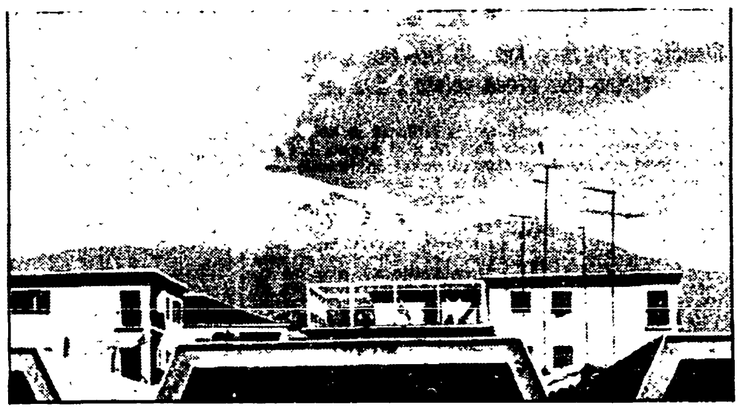
Le condizioni, oggettive per affrontare i vari aspetti di questa grande e complessa questione esistono. Esiste, infatti, V. e un piano poliennale delle ferrovie sul quale è scritto e decidere in un senso o nell'altro, è in corso di elaborazione, e va realizzato a tempi brevi, un piano generale dei trasporti, che è il quadro di riferimento necessario; vi è la disponibilità dei sindacati e delle forze politiche ad affrontare realisticamente, senza demagogia e con piena consapevolezza dei sacrifici necessari, i temi che sono sul tapeto. Il Parlamento è pronto a lavorare a tempi serrati e a far fronte a tutte le sue responsabilità. Naturalmente qui non si chiede una contestualità impossibile e che vorrebbe dire rinviare ogni cosa, la graduatività dei provvedimento nel tempo, l'assunzione di misure più immediate e di altre più lontane e scontata. Non è più consentito invece di ripercorrere i vecchi metodi, quelli dei pannicelli caldi, e delle eterne misure tampone.

Lucio Libertini

Vogliono costruire una nuova Saint Moritz sulle pendici del vulcano più alto del Mediterraneo

Mucche sull'Etna per spianare la strada alla speculazione

Il centro «turistico» all'altezza di 3000 metri deturperebbe la zona - Un convegno del PCI ha chiesto l'utilizzazione di questo territorio a parco naturale



Dal nostro inviato

CATANIA, *febbraio*

Dire che è un paesaggio unico non è esagerato, ma una concretissima costatazione, per l'Etna i libri di geografia sprecano superlativi, e il più grande vulcano attivo di Europa, il più alto monte del Mediterraneo. Splendide foreste di pini e betulle, di faggi e lecci, ginestre e fichi d'india hanno attecchito tra le scare.

Incredibilmente questo rarissimo patrimonio naturale e paesaggistico si trova in vendita... al peggiore offerente. La cronaca viene segnata da una antologia davvero sensazionale di episodi: c'è, nella zona pedemontana sul versante nord chi pensa di costruirvi una specie di «Saint Moritz del Mediterraneo» e per questo ha già cominciato a mozzare i tronchi di una parte della pineta di Linguaglossa — la più grande e folta dell'isola — per una serie di stazioni invernali, scuole e alberghi.

Non è questa la prima volta che le mani della speculazione si muovono sull'Etna poco lontano, nel 1970, presso Nicolosi sotto gli occhi dei vari organi, preposti ai controlli, vennero spianati — per una operazione del valore di diecine di milioni solta allo sfruttamento ed all'estrazione della preziosa sabbia vulcanica — addirittura due colline. Siamo (almeno agli esperti Monti, Rossi, di incomparabile bellezza naturale e di inestimabile valore geologico.

Ora, ecco l'ultima notizia di questo allucinante bollettino della privatizzazione e distruzione dell'Etna: c'è pare che — con ogni probabilità al solo scopo di pompare denaro alla «comunità montana» appena istituita, cui è stato presentato il relativo progetto — ma prego di mirare addirittura il «conio» del vulcano. Questa zona a tremila metri, il cui ultimo proprietario, secondo il mito, fu Polifemo, è stata presceltà, con le migliaia e migliaia di ettari incolti che ci sono nell'isola, per insediarvi attrezzature, prati pascoli, ecc. per l'allevamento di oltre cinquecento bovini. Siamo al bucolico (se così fosse per quanto stranziolata l'idea potrebbe non essere sospetta) o il gregge rappresenta una sorta di «cavallo di Troia» — le reminiscenze classiche vengono spontanee in questi luoghi secolarmente infestati — per impiantare poi un'arcadia cittadina che nulla a che fare coi pastori? Vedremo che il sospetto è più che sufficiente alla luce di certe operazioni già a pessimo punto.

Cominciamo da quest'ultimo episodio, che presenta un profilo ancora non completamente chiaro: per adesso si sa che tale davvero bizzarro «programma di allevamento zootecnico, produzione di alimenti e di biofertilizzanti» reca la firma di una non meglio identificata «società per azioni laboratorio di ricerche ecologiche» con sede a Nicolosi. Costo complessivo delle opere programmate, per le quali si chiede ovviamente il finanziamento pubblico, un miliardo e trecento milioni.

Particolare grottesco

Particolare grottesco: la relazione tecnica allegata al programma prevede tra l'altro che «gli animali permangono in ciascun recinto per una settimana, in modo che col calpestio e il rimescolamento delle deiezioni si abbia un compattamento ottimo e la fertilizzazione del terreno». Chi abbia presente il paesaggio dell'Etna e il fatto che siamo in questa zona a tremila metri si accorgerà subito che è davvero folle quella di portare le vacche a pascolare a questa altezza.

Il professore Marcello La Greca, direttore dell'Istituto di Catania osserva che «appare impossibile che questi territori per le loro caratteristiche possano essere sfruttati per attività agricole di alcun tipo». Tenuto conto di ciò — riteva lo studioso — si rischierebbe davvero così proprio di «non rimediare la distruzione e si rischierebbe socialmente inutile non avviare queste ricchezze ad un uso razionale». Si tratta della proposta, al centro di un importante convegno organizzato a Linguaglossa dal PCI nei giorni scorsi della istituzione di un «parco naturale» dell'Etna.

Mentre questo recente convegno ha ribadito la richiesta del «parco dell'Etna», un finanziamento di un miliardo e 200 milioni per il complesso turistico marenevè figura invece tra 50 «operette immorali» di stampo prevalentemente clientelare, che il governo regionale ha predisposto sotto lo stupefacente titolo di «tutela dei beni culturali». Il sovrintendente alle antichità della Sicilia occidentale, Vincenzo Tusa, ha inviato un proposto al governo regionale una dura lettera di protesta.

Il parco, secondo la concezione, ha ricevuto l'adesione di un foro studio di studiosi e di numerose forze «esterne» (amministratori di vario orientamento, rappresentanti di categorie ecc.) dovrebbe essere costituito non solo da una area protetta e isolata, in ragione del valore del patrimonio paesaggistico e naturale della zona, ma anche da tutta una articolazione di altre iniziative volte alla valorizzazione economica di tale risorsa.

«Se non si provvederà a mettere in moto una dinamica di valorizzazione del genere — spiega La Greca — non si potrà mai sperare di costituire un vero lavoro turistico della zona e [illegible] gli ambienti naturali che ne derivera a causa di una mancata programmazione e precludera definitivamente ogni futuro della economia del l'Etna».

Senza programmazione e senza «parco» da intendersi in questa forma articolata ed «attrezzata» che viene proposta, in questa fase, [illegible] e andata [illegible] indisturbata la rapina di esempi come abbiamo detto, non si contano.

Ecco ciò che è avvenuto in questi anni a Linguaglossa ad aprire la strada al massiccio speculativo sono state società [illegible] fa una serie di piste private aperte a cooperative di ruspa da società speciali [illegible] di potere [illegible] la «Star» addirittura [illegible] identifica con esso essendo presieduta dal deputato regionale dc Mario Zappia.

Sotto accusa anche la Amministrazione dc. di Linguaglossa, sindaco un altro dc. Salvatore Lo Giudice presidente dell'ente provinciale turismo di Catania. La polemica ha occupato pagine e pagine dei giornali locali. «Ben venga la speculazione — è esploso alla fine questo amministratore scudocrociato — se porterà ricchezza». Invece vi sono molti dubbi che il turismo invernale [illegible] anche perché i luoghi dove sono stati costruiti e vengono progettati gli impianti hanno un periodo molto limitato di innevamento [illegible] attecchire e restare alcune [illegible] economiche [illegible] popolazioni.

Quel che è certa fin d'ora è infatti la distruzione [illegible] la bellissima pineta è stata sottoposta per costruire l'impianto di scovata [illegible] co — ha scritto «l'Unità». Non [illegible] fatto distruggere [illegible] uno dei suoi [illegible] più belli, costituiti da lagni [illegible] e zinepri per migliaia di esemplari.

C'è poi l'esempio dell'impianto di [illegible] per scatti fatto lungo un costone poco innevato e quindi funzionante solo in periodi limitati. Dopo l'assurda progettazione dell'opera [illegible] a parte [illegible] Nicolosi — [illegible] adesso a [illegible] [illegible] per [illegible] [illegible] [illegible]