Anche la CEE si sta interessando al problema

Quintuplicata in dieci anni la flotta con bandiera ombra

A colloquio col comandante Lo Monaco - Nel maggio scorso il 90% dei sinistri ha coinvolto navi battenti vessilli di comodo - La nuova legge americana - L'importanza dell'assicurazione obbligatoria

Un'immagine della petroliera «Sansinena», esplosa lo scorso dicembre nel porto di Los Angeles.

DALL'INVIATO

GENOVA — «Io non credo ai numeri». *Il comandante Francesco Lo Monaco, catanese, sessant'anni, un terzo dei quali passati sul mare, ritiene scarsamente attendibile la maggior parte delle valutazioni percentuali che tentano di dare un peso, se non dei connotati precisi al fenomeno delle bandiere-ombra.* «Il problema — *dice con forza Lo Monaco, il quale è stato consulente di parte civile in processi contro armatori-ombra* — è straordinariamente grosso e articolato, tanto da non lasciarsi ingabbiare in questa o in quella statistica».

Facciamo intanto una prima necessaria distinzione: abbiamo da una parte le grandi «business society», *per esempio le sette sorelle del petrolio, che operano su vasta scala. In questo caso naviglio ombra vuol dire migliaia di dollari che invece di andare al fisco restano a casa. Le condizioni di lavoro dell'equipaggio, però, sono buone. Dall'altra parte — la divisione è ovviamente schematica — il vessillo di convenienza serve a evitare controlli di sicurezza, accertamenti sulle condizioni di salario e di lavoro dei marinai da parte del sindacato. Sono le cosiddette «carriole del mare», spesso protagoniste e scenari di disastri clamorosi: «Seagull», «Claude Conway», «Sansinena» sono soltanto alcuni nomi. Il naufragio procura all'armatore cospicui risarcimenti dalle assicurazioni.*

Ecco, secondo alcuni dati elaborati da una commissione della CEE, le dimensioni del fenomeno. «*Nel decennio 1966-'77 — si legge in un documento sui "pavillons de complaisance" — il naviglio sotto bandiera di comodo è aumentato ad un ritmo due volte più elevato (più 382 per cento) di quello delle altre bandiere (più 188 per cento). La nazione cui spetta il primato è la Liberia, la cui porzione nel tonnellaggio mondiale era nel '76 del 20 per cento, seguita dal Panama, col 4 per cento, quindi da Honduras, Costa Rica, Libano, Cipro, Somalia, Singapore. Tre quarti della flotta liberiana sono petroliere.*».

Fin qui i numeri, cui si potrebbero aggiungere altri dati riguardanti i «sinistri». Secondo l'Associazione assicuratori di Liverpool, che prende a campione il maggio scorso, infatti, il novanta per cento dei disastri marittimi ha coinvolto navi ombra. Qualche nome: «Caribean Sea», «Punta Marcorisa», «Atalanta», panamensi; «Universe Defiance», liberiana; «Climax Opas», Singapore; «Dona Paz», «Dona Tor», Filippine.

Pochi dati ma sufficienti per dare un'idea dell'enormità del danno economico — oltre che di quello valutabile in vite umane — che le varie nazioni vengono a subire. «Non a caso — *dice il comandante Lo Monaco* — negli USA è stata approvata una legge in base alla quale il dieci per cento delle importazioni di petrolio dev'essere affidato alla bandiera nazionale. Più avanti il limite potrà essere alzato e il provvedimento esteso anche ad altre merci». *Si tratta di un piccolo passo. Potrebbe però costituire l'inizio della fine per un fenomeno made in USA, tipico del liberismo economico tanto esaltato e non soltanto in quel Paese. Sempre di bandiere ombra, tra gli altri argomenti, hanno parlato Giscard e Carter durante il summit di Londra. Segno che intorno alla faccenda le acque si stanno muovendo.*

E da noi? I problemi, anche in questo caso, sono tanti; nel mucchio anche qualche novità positiva. Vediamo. Non è un segreto, anzi è arcinoto, che i più grossi armatori italiani, patriottici in altre occasioni, condividono la predilezione dei loro colleghi stranieri per le bandiere di comodo, così da sottrarre una cospicua mole di denaro allo Stato. Su molte navi inoltre mancano le condizioni di sicurezza previste dalla convenzione di Londra; manca il «blue certificate», il documento internazionale che sancisce la possibilità per il sindacato di intervenire a favore dell'equipaggio, di impedire discriminazioni e soprusi, mancano molte altre cose.

Le novità. «La più significativa — *dice Lo Monaco* — è la legge 135 che stabilisce l'assicurazione obbligatoria di tutti i componenti l'equipaggio. E' ancora poca cosa ma in alcuni casi costituisce un deterrente almeno contro le irregolarità più clamorose». *Non va dimenticato, poi, l'interessamento della CEE al problema, anche se, almeno a giudicare dal documento del 3 marzo scorso, l'unica preoccupazione che lo ispira è esclusivamente di convenienza economica.*

Edoardo Segantini

Nessun guasto a bordo

Avevano «frainteso» i segnali del Voyager

PASADENA (California) — «Il Voyager sta molto, molto meglio di quanto non pensassimo all'inizio...». Dopo le allarmanti notizie diffusesi sabato sera sullo «stato di salute» della sonda lanciata il 19 da Cape Canaveral, prima esploratrice destinata a fornirci nel giro di tre lustri fotografie, rilievi, materiale da Saturno e i suoi anelli, Giove e le sue Lune e da Urano, il direttore della missione John Casana, nel corso di una conferenza stampa tenuta ieri mattina ha molto minimizzato l'incidente occorso alle delicate apparecchiature.

A poche ore di distanza dall'inizio del volo alcuni portavoce della NASA avevano espresso la preoccupazione del centro di controllo, dovuta alla mancata apertura di un braccio del Voyager 2 sul quale sono fissate due telecamere e altri importanti strumenti di rilevamento e registrazione di dati.

Un inconveniente del genere, naturalmente avrebbe danneggiato, se non del tutto compromesso, la buona riuscita dell'impresa. Successivamente, dalla base spaziale dove i tecnici seguono ininterrottamente il viaggio della sonda, vi è stato un alternarsi di smentite e conferme dell'incidente, finchè, in mattinata, il direttore Casana non è stato in grado di assicurare che si è trattato di un falso allarme.

«Il braccio — ha confermato lo scienziato a nome dei tecnici del Jet Propulsion Laboratory — è perfettamente aperto, tanto è vero che abbiamo ordinato ad uno dei sensori solari di puntare sul sole e ciò è stato eseguito». Gli esperti dell'ente spaziale, dunque, hanno «frainteso» i segnali che venivano dal Voyager, anche se, in effetti, la posizione dell'apparecchio sembra spostata di circa cinque gradi rispetto a quella prevista. «Ora — ha proseguito Casana — dovremo fare alcuni esperimenti per accertare che il braccio sia ben fermato. Tutte le altre apparecchiature di bordo, invece, funzionano normalmente». Dopo qualche apprensione prosegue dunque l'emozionante viaggio che, entro il 1986, consentirà agli scienziati di capire i meccanismi e le condizioni in cui il sistema solare si è formato: una vera esplorazione sistematica dei corpi più lontani dal nostro pianeta, ricca di notizie sulla loro nascita ed evoluzione.

Fra dieci giorni, salvo imprevisti, da Cape Canaveral partirà, intanto, una seconda sonda, il Voyager 1. Essa seguirà un itinerario diverso dalla prima e avrà come specifico obiettivo il misteriosissimo Urano. I due Voyager continueranno a volare fino ai limiti del sistema solare e, per primi, indicheranno il punto della «eliopausa», il confine cioè che corre tra il campo magnetico del Sole e il punto dove inizia il vento stellare.

dalla prima pagina

Kappler

no a quando, visto come sono andate le cose?

Il generale Mino ha dichiarato che dopo la fuga di Kappler è stata constatata «*una diversità fra il "disciplinare" e le disposizioni effettive date*» e che gli ordini esecutivi dati ai militari incaricati della vigilanza di Kappler «*davano maggior peso al controllo delle cose in entrata che non a ciò che riguarda le cose* (e gli uomini, visto che Kappler ha potuto tranquillamente uscire dal Celio - *n.d.r.*) *in uscita*». Il comandante dell'arma aggiunge poi che dei tre obiettivi indicati («*Impedire la fuga, il rapimento e l'attentato*») «solo questi ultimi due erano chiaramente espressi».

A questo punto alcune domande scottanti s'impongono. A chi attribuire la responsabilità degli «ordini esecutivi»? Al comando della legione Roma o ad organismi militari superiori se non a responsabilità politiche (di governo) alle quali può essere imputato quanto meno di aver mancato all'elementare dovere di controllare efficacemente se le direttive impartite venivano applicate?

Tutto questo né il generale Mino né il ministro Lattanzio lo hanno finora precisato. In proposito siamo in grado di rilevare una circostanza, allarmante e grave: nel gennaio scorso il dispositivo di sicurezza creato attorno al boia delle Ardeatine, subiva mutamenti che appaiono inspiegabili e ingiustificati. La cosiddetta «vigilanza speciale armata» — che prevedeva fra l'altro un servizio esterno al Celio continuo, in contatto con il personale militare interno e con i comandi dell'Arma, e ispezioni giornaliere, eseguite da ufficiali superiori, allo scopo di verificarne l'attuazione pratica — di fatto cessava per essere sostituita da un sistema di «vigilanza semplice», analoga a quella disposta per due ufficiali golpisti Spiazzi e Pecorella (che tra l'altro avrebbero potuto fuggire anch'essi) in attesa di giudizio, che non sono prigionieri di guerra come il Kappler, condannato all'ergastolo per i suoi crimini, anche se la convenzione di Ginevra del 1949 gli consentiva di potersi muovere all'interno dell'ospedale militare.

Da dove è partito quest'ordine in contrasto con l'ormai famoso «disciplinare» del comando generale dell'Arma? Per la sua esecuzione — questo ci risulta con certezza — l'ordine venne impartito il 7 gennaio scorso dal colonnello Ennio Fiorletta, comandante della «legione Roma» dei CC, uno dei quattro ufficiali trasferiti dopo la fuga dell'ex ufficiale nazista. E' stata una sua iniziativa? Stentiamo a crederci. Chi allora, e perché, si è assunto la responsabilità di una simile, sconcertante iniziativa? Su questo, come su tutti gli aspetti della scandalosa vicenda, il dibattito in Parlamento e le inchieste in corso dovranno fare piena luce.

NEGLIGENZE E COMPLOTTO ESTERNO

Una organizzazione «*è intervenuta dall'esterno ed ha potuto approfittare delle negligenze interne*», ha dichiarato il generale Mino avanzando quindi l'ipotesi (dispone forse di elementi certi che possono permettere di individuare a quale organizzazione egli allude?) dell'azione di un commando. Ciò significa che la vigilanza e l'opera di custodia, affidate all'Arma dei carabinieri, non potevano bastare, ma c'era bisogno, ci sembra ovvio, di una azione preventiva di controllo, che veniva del resto suggerita dalla campagna di stampa, dalle prese di posizione di organizzazioni neonaziste e dalle stesse, reiterate richieste delle autorità di Bonn, che miravano tutte allo stesso scopo: la liberazione del criminale nazista, ricoverato «per senso di umanità» ha detto Forlani, all'ospedale militare del Celio.

Perché allora non sono stati affidati compiti precisi in tal senso ai nostri servizi di sicurezza? Certo, lo sappiamo in quali pessime condizioni essi si trovano, come sappiamo bene quale nefasto ruolo settori e uomini del SID abbiano giuocato nella strategia della tensione (non si può neppure escludere che taluni di questi uomini siano in qualche modo coinvolti nell'organizzazione della fuga dell'ex colonnello delle SS).

Forse questo giustifica il non avere impegnato gli stessi servizi di sicurezza, salvo poi a ricorrere ad essi quando... Kappler era già scappato?

«*Affidare tutto e soltanto all'Arma dei carabinieri* — ci ha detto una fonte assai autorevole — *è stato un errore*». Con Mino, il ministro Lattanzio avrebbe dovuto chiamare il capo del Sid, Casardi e magari anche il capo del controspionaggio, per combinare un'azione coordinata di vigilanza e di controllo efficaci, tali da ottenere che all'Italia e all'antifascismo venisse risparmiata l'intollerabile offesa della fuga di Kappler.

Non spetta certo a noi trarre delle conclusioni da tutta questa incredibile e scandalosa vicenda. Alcune misure sono già state prese dal comando generale dell'Arma e dal ministero della Difesa. Tre commissioni d'inchiesta sono al lavoro. Esse devono muoversi con rapidità ed energia e alla luce del sole. Un compito importante dovranno assolvere, nella ricerca piena della verità, le commissioni Difesa del Senato e della Camera. Se non sarà sufficiente potranno essere condotte anche ulteriori indagini dal Parlamento. La posizione del nostro partito è chiara e ferma: individuare e colpire, sul piano giudiziario e su quello politico, tutte le responsabilità ovunque e qualunque esse siano, per poter dare certezza al Paese — come ha dichiarato il compagno Cervetti l'altro giorno a *Paese Sera* — e per non lasciar spazio a eventuali «manovre e diversivi».

La scandalosa vicenda di Kappler ripropone infine un problema urgente: fare pulizia, con la riforma, in tutti gli apparati dello Stato che debbono essere al più presto rinnovati e resi efficienti per la difesa della Repubblica e delle sue istituzioni.

GIOVANI NEONAZISTI PROTEGGONO KAPPLER

SOLTAU — Davanti alla casa di Anneliese Kappler hanno fatto la loro apparizione i neonazisti. Gruppetti di giovani estremisti di destra hanno infatti organizzato turni di guardia, innalzando cartelli nei quali si polemizza contro le richieste di estradizione in Italia — fatte proprie nei giorni scorsi, sempre a Soltau, da altri giovani di sinistra — del criminale Kappler. La polizia non è intervenuta. NELLA FOTO: i neonazisti con le loro lugubri divise (camicie brune, stivaloni, giacche di cuoio).

Presto interrogati gli ufficiali

ROMA — Gli interrogatori degli ufficiali che diedero ordini oltremodo riguardosi nei confronti del criminale nazista sono le prossime scadenze dell'inchiesta sulla scandalosa fuga di Kappler, che ieri non ha fatto registrare novità interessanti. Il generale Foscolo, che dirige le indagini della procura militare, dovrà inoltre vagliare i risultati degli accertamenti compiuti nei giorni scorsi dai funzionari del servizio di sicurezza per stabilire il percorso compiuto lungo le autostrade dalle vetture usate dal commando che ha organizzato l'evasione.

La testimonianza più interessante che è stata raccolta, come si sa, è quella dell'esattore del casello di Campogalliano (Modena) che avrebbe riconosciuto i coniugi Kappler a bordo di un'auto straniera di grossa cilindrata (ieri è stata resa nota la targa: sarebbe FB-CT 66) transitata poco dopo le 5 del mattino di Ferragosto.

Le organizzazioni politiche democratiche sono intanto mobilitate a Roma per la manifestazione di protesta organizzata per domani pomeriggio, alle 18, al portico d'Ottavia.

Da registrare infine due misteriosi messaggi giunti ieri alla redazione romana della *ANSA*. Il primo — firmato da una sedicente «organizzazione giustizia del popolo» — asseriva che è stata «decretata la morte del boia Kappler»; il secondo, piuttosto sconclusionato e incomprensibile, termina dicendo che «Kappler appartiene al passato» ed è firmato «giovani della Germania in Italia-Union Z».

Uno sconosciuto ha infine telefonato alla redazione napoletana dell'*ANSA* rivendicando al «movimento nuovi partigiani» alcuni attentati compiuti l'altra notte in Calabria contro distributori di benzina appartenenti ad una Società tedesca.

Difende Kappler il sindaco di Soltau

BONN — Le notizie che giungono dalla RFT e che portano le reazioni dell'opinione pubblica tedesca alla fuga e al rientro in patria del criminale nazista Kappler continuano ad essere preoccupanti. I giornalisti italiani sono stati praticamente costretti ad andarsene dagli alberghi della cittadina della Bassa Sassonia, con la motivazione che «le camere erano state tutte prenotate».

Ieri, inoltre, il sindaco di Soltau, il dottor Jochen Rothardt (recentemente protagonista di una scissione dalla DC tedesca per fondare un suo partito, l'«Unione libera»), in un'intervista ha lanciato un appello affinché il criminale nazista evaso sia lasciato in pace, poi ha affermato che lui e gli abitanti di Soltau «respingono la caccia all'uomo che è stata montata negli ultimi giorni da alcuni giornalisti, reti televisive e gruppi di sinistra».

★

PARIGI — Neonazisti solidali con il criminale di guerra Herbert Kappler hanno compiuto la scorsa notte un attentato dinamitardo contro il consolato d'Italia a Parigi.

I vetri di alcune finestre sono andati in frantumi ed una tettoia, anch'essa a vetri, è rimasta danneggiata. Nessun danno alle persone. In una cassetta per le lettere, agenti della polizia francese hanno trovato manifestini che recano, in tedesco, la scritta «Solidarietà con Kappler».

Bomba N

sano non rilevarsi alcune contraddizioni poste nella premessa. Porre la bomba N tra le armi tattiche o strategiche (intendendo per queste altrettanto rozzamente quelle destinate all'annientamento del Paese nemico) non è questione di scelta strategica, ma dipende unicamente dalla capacità distruttiva della bomba che in termini tattici può riguardare il solo campo di battaglia, e in termini strategici, parti vitali del territorio nemico le cui risorse tuttavia sono vitali anche per l'aggressore (vedi, per esempio, territori con risorse minerarie, petrolifere o siderurgiche).

Ne si può ridurre la questione ad una scelta di generali, i quali, in apertura di conflitto, hanno già a loro disposizione armi tattiche di potenza distruttiva così ampia che d'un colpo possono cancellare la vita di intere regioni.

Un altro punto che sfugge a Silvestri è che la questione della bomba N, pur se ancora allo stato verbale, ha riaperto di fatto la corsa agli armamenti. Le dichiarazioni dell'URSS, anche se ritorsive, sono un fatto politico che va tenuto presente non per darne gratuiti giudizi, quanto per considerarne gli effetti sul terreno politico.

Per chiudere, infine, mi pare che la scelta strategica del Parlamento italiano sia indubbiamente quella della distensione espressa sulla politica estera: in Parlamento non vi sono state divisioni nè posizioni contrapposte.

Ora è indubbio che la questione della bomba N riapre un periodo di polemiche e ripropone politiche di contrapposizione e di contrasto. La costruzione di questa bomba non apre solo questioni morali che riguardano l'uso della scienza e l'arroganza nazista di rapinare territori e cose altrui, ma sviluppa una concezione dei rapporti internazionali basata sulla supremazia militare degli USA, che tentano di riorganizzare un monopolio dell'industria nucleare di pace nel mondo occidentale e un completo controllo militare delle armi nucleari.

L'uso tattico della bomba N è diretto contro l'Europa, contro gli abitanti dell'Europa geografica. Un eventuale conflitto internazionale ha il suo campo di battaglia nell'Europa occidentale e orientale. La sua potenza distruttiva è diretta sì contro forze corazzate, ma anche contro gli italiani, o tedeschi, o francesi, o russi, o rumeni, o polacchi, o spagnoli che abitano i territori occupati dall'esercito invasore.

Non so se una tale guerra potrà avere vinti o vincitori. Certo è che questi dovranno prepararsi ad una nuova guerra, poichè la spartizione delle cose salvate dalla distruzione dovrà essere regolata da un ferreo diritto di preda per attribuire i tesori d'arte dell'Italia e dell'Europa, le industrie della Ruhr o i pozzi petroliferi rumeni, a questo o quel generale. Dalle razzie dei Goebbels o dei Goering, non pare che i soldati, contadini od operai, anche tedeschi, traessero benefici.

O per avere false patenti di partito di governo dobbiamo proporre una legge per l'attribuzione di S. Pietro? O non piuttosto evitare nuovi tradimenti dei chierici e richiamare il partito e le grandi masse perchè la costruzione della bomba N sia evitata?

Colonnello

fortava: «Li dovete stanare, trovateli a tutti i costi!».

In effetti non è semplice imboccare la strada giusta. L'ex comandante del Nucleo investigativo era stato al centro della mischia da quando praticamente mise piede nell'Arma dei carabinieri proveniente dai ruoli dell'Esercito. Le indagini, dal delitto più insignificante sino a quelli dai risvolti oscuri e impenetrabili — come sono stati i casi di Scaglione e De Mauro — le conduceva in prima persona.

Aveva smesso circa otto mesi fa di occuparsi direttamente delle vicende di cronaca nera: era in aspettativa, per un «periodo di riposo», come tengono a precisare alla caserma «Carini» dove ha sede il Comando del gruppo carabinieri e dove si trovavano gli uffici del colonnello.

Il colonnello aveva alzato bandiera bianca? Su questo interrogativo si innestano le prime supposizioni. Il comandante del Nucleo investigativo, il maggiore Subranni, l'ufficiale che ha sostituito Russo e che custodisce adesso i «segreti» che il colonnello gli ha comunicato all'atto del passaggio delle consegne, è categorico: «Capita a tutti, specie in questo lavoro, di fare ad un certo punto un consuntivo. Russo, evidentemente, era stanco, voleva dedicarsi alla famiglia».

Una giustificazione che, seppur valida, non ha sciolto alcuni dubbi. Come quello, ad esempio, che il colonnello assassinato avesse deciso di allontanarsi dai fatti di ogni giorno per ricoprire un incarico di estrema importanza, magari nei Servizi di sicurezza. Questo particolare è stato smentito dal comandante Subranni: «Se Russo avesse ricevuto un incarico di questo tipo, ne sarei stato certo a conoscenza. E' possibile in astratto, ma è molto improbabile».

Sulla personalità del professor Filippo Costa, c'è anche qualcosa da dire: l'uomo aveva un precedente: i carabinieri tengono a precisare che non si trattava di un pregiudicato, ma, come si dice in gergo, era un «controindicato», come ha affermato il maggiore Subranni con espressione indubbiamente singolare.

Filippo Costa, originario di Misilmeri, era stato incriminato nel '64 per tentata procurata evasione dal carcere dell'Ucciardone del *boss* mafioso Giusto Bonanno. Era stato poi prosciolto. Come mai — ci si chiede — un ufficiale dei carabinieri s'accompagnava a una persona «schedata», pure anche per un fatto di poca importanza e ormai lontano nel tempo? I carabinieri dicono che è «normale» per un investigatore avere contatti con «controindicati».

Il rapporto con l'amico insegnante ha confermato comunque quanto si diceva in giro, tra i cronisti. Il colonnello Russo non disdegnava, nel suo lavoro, di servirsi di notizie e informazioni che gli potevano arrivare dal mondo della mala. Lo avrà fatto certamente anche per il caso Scaglione, per il caso De Mauro, per i numerosi delitti che sono seguiti, almeno undici finora, al sequestro del possidente Luigi Corleo, e a quello del medico Giuseppe Campisi, gli ultimi episodi che Russo seguì prima di lasciare il servizio attivo.

Una pista potrebbe essere questa, come potrebbe essere quella che il colonnello abbandonò nei giorni in cui si mise in aspettativa: la vicenda dei coniugi Quartuccio di Monreale, il sequestro di Graziella Mandalà e la catena di omicidi per vendetta che ne seguirono; infine l'incriminazione del marito della donna come mandante dell'assassinio dei sequestratori della moglie.

Il colonnello fu nelle condizioni di tessere, filo dopo filo, l'intricatissima matassa della «nuova mafia», contribuendo a far celebrare il famoso processo contro i «114» dove i nomi di spicco erano La Barbera, Torretta e Mancino, come dire il fior fiore della mafia.

Che le difficoltà dunque siano grosse per chiarire quest'ultimo mistero palermitano, è indubbio. Lo confermano i primi risultati dell'indagine, qualche termo avvenuto a Castelvetrano e Trapani ed anche in alcune città del continente (Torino). Ma i carabinieri piuttosto che di fermi parlano di «inviti in caserma».

Avanzate le prime ipotesi di nazionalizzazione del servizio

Ferrovie USA: un colosso senza futuro

I tentativi del governo federale di ridare impulso alla strada ferrata, unica alternativa di trasporto valida in previsione dell'inevitabile «crisi energetica»

Ogni giorno, escluso il sabato, al marciapiede 34 della stazione ferroviaria Grand Central di New York si ripetono le stesse operazioni. Alle 18, a metà marciapiede s'accende un segnale, un ferroviere chiude il cancello d'ingresso. Un minuto dopo incomincia a muoversi il *superexpress 20th century limited* con destinazione Chicago. Nella città dell'Illinois il treno si ricompone, cambia nome in *Super chief* e riparte, attraverso il continente, per Los Angeles, sulle coste del Pacifico. E' il treno che ha fatto il giro del mondo sugli schermi cinematografici con il film «La stangata». E' anche uno dei convogli che con le insegne tricolori, blu, bianco e rosso, dell'*Amtrak* collegano numerose città statunitensi.

La *National railroad passenger corporation*, popolarmente chiamata *Amtrak*, è il primo approdo della riorganizzazione dei servizi ferroviari negli Stati Uniti per iniziativa e con finanziamenti del governo. Nel tempio della libera iniziativa qualcosa sta cambiando dagli anni '30 del secolo scorso quando, al pari della corsa all'oro, si cominciò a ricamare freneticamente il territorio con una fitta rete di linee ferroviarie, di cui attualmente si calcola lo sviluppo in oltre 400.000 chilometri, su una superficie di poco più di nove milioni di chilometri quadrati.

In un secolo sono sorte, fallite, rinate decine e decine di società ferroviarie, dalla *Pioneer and Fayette railroad Co.* che gestisce una linea in miniatura di 800 metri, al colosso *Penn central railroad Co.* con i suoi 32.212 chilometri, il doppio delle linee delle Ferrovie dello Stato italiane.

Negli Stati Uniti le compagnie ferroviarie, secondo dati aggiornati, sono complessivamente 550. Di esse, 66 assicurano il servizio su linee che non superano i 100 km, 290 fino a 500 km, 21 da 1.000 a 5.000 km, 21 oltre i 5.000 km. Le prime dieci controllano 213.276 chilometri.

Il coacervo di interessi ha prosperato fino all'avvento degli altri mezzi di trasporto, come l'aereo e l'automobile, con un rapporto inversamente proporzionale tra la decadenza della strada ferrata e l'impetuosa crescita degli altri due sistemi, beneficiati da massicci investimenti dei governi federale, statali e locali.

La ferrovia ha subito l'affermazione dei sistemi concorrenti senza adeguarsi alle mutate esigenze sociali, alla trasformazione dei costumi e delle abitudini e all'evoluzione tecnologica.

Inizia la crisi

Nel 1945, finita la guerra, si avvertono sintomi di crisi; il punto di rottura si verifica ai primi del 1970. Gli investimenti non sono più redditizi, il deficit è sanato dalle banche con massicce cessioni di credito. Dal 1945 al 1970, mentre il numero dei passeggeri di tutti gli altri mezzi di trasporto aumenta del 700 per cento, i passeggeri-chilometri per ferrovia scendono del 93,8 per cento. Nello stesso periodo di tempo i percorsi dei treni passeggeri si riducono da 146.468 miglia a 49.533. In venti anni, 1950-1970, il totale delle persone trasportate quasi si dimezza, da 484 milioni a 284. Intorno al 1970 circolano appena 450 treni per il collegamento passeggeri, con un crollo del 98 per cento rispetto al periodo d'oro degli anni '20. I dati rilevati dimostrano che dopo il 1968 il deficit delle maggiori compagnie raggiunge i 476 milioni di dollari l'anno. Si individua la causa di ogni male nei servizi passeggeri, ritenuti soltanto gravosi di spese.

In piena crisi, le società ferroviarie puntano sempre al profitto e corrono ai ripari con scelte accolte dal dissenso dei governi locali e dalle proteste dei cittadini. Esse riducono drasticamente il servizio viaggiatori per ridurre le spese, gonfiano le linee di treni merci, mantengono al pericoloso limite di sicurezza gli impianti e il materiale rotabile. I dati a disposizione dell'Unione internazionale delle ferrovie provano che gli incidenti sulle strade ferrate statunitensi si moltiplicano per dieci rispetto a quelli registrati in Europa.

Il dissesto tecnico e finanziario, nonostante i successivi crediti elargiti dalle banche, è inarrestabile, il crollo è vicino. Una sola possibilità di salvezza esiste, l'intervento del governo di Washington, il quale considera che il trasporto delle persone per ferrovia deve rimanere una componente dei trasporti, in previsione della saturazione dei traffici aerei e autostradali. Il governo si preoccupa anche della incipiente crisi energetica e di assicurare il servizio passeggeri lungo il «corridoio del Nord-Est» di 457 miglia, sulla direttrice Washington-Filadelfia-New York-Boston. Nella zona, particolarmente popolosa, vivono cento milioni di abitanti.

Dopo settant'anni si adottano negli Stati Uniti decisioni che si accostano a quelle prese prima in Italia, nel 1905, successivamente in tutta Europa, di raggruppare sotto l'emblema statale le varie società ferroviarie presenti in ogni nazione per armonizzarne i servizi, renderli efficienti e potenziarli. Gli atteggiamenti critici, persistenti anche nel nostro Paese, sull'attività delle ferrovie, si smussano di fronte a ciò che avviene nel Nord America.

Il primo maggio 1971 entra in funzione la *National railroad passenger corporation*, che gli statunitensi, insuperabili nel coniare neologismi, chiamano *Amtrak*.

L'*Amtrak*, creata dal governo degli Stati Uniti, è diretta da un consiglio di amministrazione, la cui maggioranza è di nomina presidenziale. Lo scopo dell'*Amtrak* è quello di espletare soltanto il servizio passeggeri *inter-city* con treni propri. Le compagnie private continuano ad essere proprietarie di tutti gli impianti e a fornire personale di bordo e di linea. Le condizioni d'esercizio possono sintetizzarsi nello slogan pubblicitario dell'*Amtrak*: «Dateci la strada, noi vi facciamo viaggiare».

Per la prima volta, dopo un secolo, treni a composizione omogenea e con gli stessi colori marciano dall'Est all'Ovest, dal Nord al Sud.

La presenza dell'*Amtrak* si avverte subito. I viaggi offrono di nuovo «regolarità», velocità, «comfort». Ai treni sono imposti nomi da Disneyland, «Meteora d'argento», «Luce di stella», «Luce di giorno», «Zefiro di San Francisco». Il governo deve autorizzare l'estensione dei servizi *inter-city* a molte città che ne fanno richiesta. Gli statunitensi, anche se in minima parte, per ora riscoprono il treno, si parla addirittura di «ferroviamania».

Il fallimento

Rimesso in sesto il servizio passeggeri con l'*Amtrak*, scoppia un altro bubbone. Le sei compagnie che assicurano il trasporto lungo il «corridoio» del Nord-Est, New York-Boston, e nel Centro-Est, sono travolte nel 1975 da una crisi finanziaria spaventosa. Si verificano le condizioni oggettive per il fallimento. Una delle società è il mostro sacro della *Penn central railroad Co.*, che negli ultimi sei anni ha inghiottito crediti per 800 milioni di dollari, un granello di sabbia nel mare delle perdite annuali.

Le linee delle sei società dissestate servono il 55 per cento delle fabbriche statunitensi e trasportano il 22 per cento del totale delle merci in movimento. Per tali constatazioni e per non compromettere il cammino dell'*Amtrak*, fra polemiche e contrasti, si afferma un'altra iniziativa del governo di Washington, la costituzione di una società a ragione sociale mista, federale e privata, che riflette a distanza di tempo e di spazio le società del tipo IRI, l'istituto messo in piedi dal fascismo per il rilancio delle aziende in crisi evitandone la nazionalizzazione.

Dal primo aprile 1976 prende vita a carattere sperimentale la *Consolidated rail corporation* (*Conrail*). La sua creazione trova netta opposizione in taluni ambienti finanziari di Wall Street; nelle banche, tra le quali la *City Bank*, che hanno concesso ingenti prestiti alle sei società ferroviarie, e nella maggioranza dei 150 mila piccoli azionisti.

La funzione della *Conrail* è quella, innanzitutto, di garantire indirettamente il servizio dell'*Amtrak* minacciato da un eventuale fallimento delle sei compagnie. Gli obiettivi a medio termine tendono alla ristrutturazione delle linee con servizi potenziati su 27 mila chilometri, servizio limitato su 5 mila km, l'abbandono di altri 5 mila km. I «tagli» di 5 mila km sono stati uno degli argomenti più dibattuti durante l'ultima campagna elettorale nelle regioni della «megalopoli» Washington, Filadelfia, New York, Boston.

Fino al 1982 è previsto l'impiego di fondi dell'ordine di cinque miliardi di dollari, di cui due miliardi e cento milioni stanziati dal governo di Washington, per assicurare il successo di questa grande operazione di razionalizzazione dei trasporti ferroviari. Se l'esito sarà positivo, la rete *Conrail* ritornerà alle compagnie private, sotto controllo federale, in caso contrario la strada della nazionalizzazione è aperta, preludio ad operazioni analoghe, considerati i livelli dei deficit di altri colossi ferroviari.

Il «caso *Conrail*» non poteva non essere motivo di litigiosità ed è finito in tribunale con la richiesta di scioglimento della nuova compagnia. La rivista *The Atlantic* scrive che in tal modo «è assicurata la carriera per molti giovani che ora danno gli esami di laurea in legge».

Nicolino Pizzuto