

«Straordinario» il piano FS per Pasqua Corse «raddoppiate» con treni dimezzati

Per comporli si prendono carrozze dai convogli ordinari e i posti disponibili rimangono sempre gli stessi - I «privilegi» delle compagnie di viaggio e le sorprese di chi ha prenotato - Un record: il 30% dei vagoni sempre in riparazione

ROMA — Sono quasi cinquecento i treni straordinari programmati dalle FS per «smaltire» l'aumentato traffico pasquale. Nei prossimi giorni si faranno i consueti bilanci, le statistiche, i raffronti con l'80 e con gli anni precedenti. Ma non c'è bisogno di tutto ciò per farsi una costatazione ovvia. Si continua a viaggiare, nonostante le centinaia di treni straordinari, come le proverbiali sardine in scatola. Com'è possibile?

Gli «addetti ai lavori» sorridono della nostra ignoranza e della nostra ingenuità. Ma quali treni straordinari? Certo, esistono — dicono — sono stati programmati da tempo, hanno orari e percorrenze indicati negli appositi tabelloni, ma non modificano di un ette le disponibilità complessive di posti per i viaggiatori. Insomma — e sembra un rebus — esistono e non esistono.

Spiegazione: il parco carrozze, viaggiatori compreso, le «vetture» con mezzo secolo e più di «onorato servizio», è costituito da un numero «x» di vetture, mettiamo per comodità di esemplificazione mille. Il 30 per cento (e qui probabilmente si realizza un record, purtroppo negativo, in Europa) di media è permanentemente fermo per guasti o è in riparazione.

Le 700 carrozze efficienti che restano sono a malapena sufficienti per comporre i treni ordinari. Una riprova della mancanza di carrozze di riserva la si può avere quasi quotidianamente a Roma Termini o in qualche altra grande stazione. Non è raro ascoltare l'altoparlante annunciare che il treno numero tal dei tali con destinazione... partirà con 60, 80 o magari 100 o più minuti di ritardo per «motivi tecnici». Ecco, i motivi tecnici nella maggioranza dei casi sono l'assenza di carrozze in conseguenza magari del mancato arrivo in orario del treno da cui prelevare.

Ma allora i treni straordinari? E' la solita storia — dicono gli addetti ai lavori — della coperta troppo corta... Insomma sono programmati e bisogna pur formarli. E la soluzione a pensarci bene semplice come... l'uso di Colombo. Basta togliere una carrozza o due al treno ordinario e destinarle alla composizione degli straordinari. Il viaggiatore difficilmente andrà a controllare se le vetture di un convoglio ordinario sono 14 anziché 16 e se lo straordinario è composto di appena 5-7 carrozze. L'importante è che abbia la sensazione che si è fatto di tutto per farlo viaggiare bene. Se poi si sono mesi in viaggio in troppa pazienza.

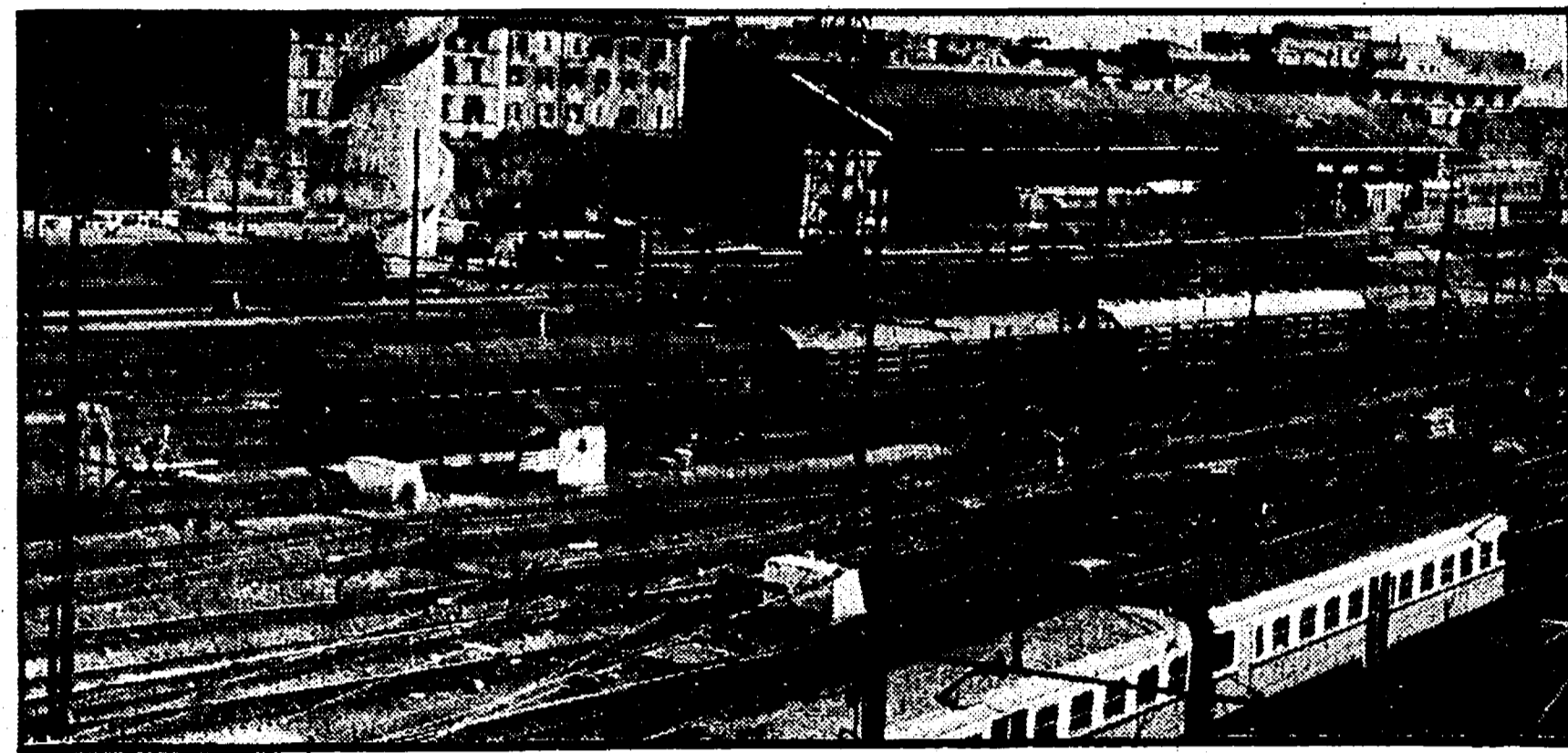
Non sempre purtroppo si riesce a recuperare carrozze dai treni ordinari e allora anche gli straordinari «saltano». E' successo — ma è solo un esempio — anche giovedì scorso. Gli straordinari da Reggio Calabria per Torino e Palermo sono stati annullati. I viaggiatori in attesa a Reggio e nelle stazioni successive hanno dovuto prendere gli ordinari, già stipati e più corti.

Sono situazioni «normalissime» a Pasqua, come a Natale, come a Ferragosto. E non può che esserlo così — ci dicono — quando la programmazione si fa su possibilità ipotetiche e non reali, senza tener conto e analizzare dati, situazioni e esperienze passate.

Ma non c'è solo questo. Mentre il viaggiatore «comune» si sposta, si fa per dire, letteralmente compresso in un corridoio o in uno scompartimento zeppo fino all'interombelice, c'è chi su un altro treno (e non parliamo dei rapidi o «prenotazione obbligatoria») che segue o precede sulla stessa linea, viaggia tranquillamente e comodamente seduto. E un viaggiatore più fortunato? Più furbo? O magari privilegiato? Niente di tutto questo.

Si è affidato a qualche grossa agenzia di viaggio, ha pagato (tariffa ridotta) per viaggiare in comitiva su un treno «speciale» o su una carrozza «riservata». Viaggia tranquillo e purtroppo non sa (non ha colpa) che la sua comodità è «pagata» (a tariffa interna) dal viaggiatore comune con ore e ore trascorse in piedi stretto fra due altri viaggiatori ugualmente in piedi.

Il fatto è che anche per formare quel treno «speciale» o per agganciare le carrozze «riservate» su questo o quel convoglio si è dovuto attingere a quella risicata «coperta» che è il parco vetture



re delle FS. Tutto ciò succede a Pasqua, a Natale e a Ferragosto e anche nei periodi di «stanca», cioè di minor mobilità delle persone. E in una situazione di questo genere può succedere anche, come del resto accade centinaia di volte nell'arco di un mese, che il viaggiatore, diciamo, previde che con 15-20 giorni di anticipo ha programmato il suo viaggio e per farlo comodamente «a prenotato» un posto (nella quota riservata dalle FS al-

lo scopo), al momento di salire in treno venga informato che, «purtroppo», la carrozza riservata, non c'è. Deve arrangiarsi a viaggiare come può. La prenotazione gli verrà rimborsata... faccia domanda alle FS!

Cose che capitano, si dirà. Ma quella carrozza con i posti riservati che fine ha fatto? Interrogiamo ancora gli addetti ai lavori. La carrozza non è scomparsa. Anzi è ancora «riservata», ma ai viaggiatori di qualche compa-

gnia di viaggio e magari compone un treno speciale. Com'è potuto avvenire? Basta trovarlo il santo giusto in paradiso (e negli immagazzini di un apparato burocratico quale quello delle FS, in cambio di qualche «ex voto» — un grazioso presente, una vacanza ai tropici, un soggiorno in montagna — non è poi tanto difficile trovarlo) e il gioco è fatto. L'amico, o l'amica dell'amico, vanno accontentati.

E' un fenomeno, ci dicono, che ha assunto proporzioni preoccupanti. E' stato denunciato da almeno sei-sette mesi e circostanziatamente alla direzione generale dell'azienda. E' stata avviata, si assicura, un'indagine che però non va avanti. Ma se si vogliono rinnovare veramente le ferrovie, forse sarebbe indispensabile cominciare, appunto, a rimettere un po' d'ordine e a smettere di programmare «treni fantasma» e fare favori agli «amici».

Ilio Gioffredi

Campagne in crisi Delegazione Pci il 25 in Sicilia

E' formata dai compagni Di Marino, Giovanni Berlinguer, Esposto, da deputati e senatori e da parlamentari europei

Bilancia commerciale ancora in deficit

ROMA — Non accenna a ridursi il passivo della bilancia commerciale. A febbraio i conti si sono chiusi in rosso per 1.534 miliardi di lire, cifra che porta il deficit del primo bimestre dell'anno ad oltre 3.000 miliardi. Nel 1980, nello stesso periodo, il passivo sfiorò i 2.400 miliardi di lire e a febbraio, in particolare, i conti risultarono negativi per 1.256 miliardi: la tendenza negativa sembra in aumento.

A febbraio di quest'anno le esportazioni sono state pari a 5.921 miliardi (+15,2% sul febbraio '80), mentre le importazioni hanno raggiunto i 7.455 miliardi (+18,6%). Il deficit che ne risulta è dovuto per 2106 miliardi di lire all'acquisto di greggio e derivati, controllabili solo in parte dall'attivo di 572 miliardi registrato per le altre merci.

Alla General Motors sospesi 15.400 operai

DETROIT — La General Motors, principale casa automobilistica mondiale, ha deciso di sospendere dal lavoro 15.400 operai. La leggera ripresa del mercato all'inizio dell'anno non ha consentito di raggiungere un adeguato volume di vendite. Nel 1980 la General Motors ha perduto il secondo posto nella graduatoria delle più grandi società statunitensi, redattata dalla rivista «Fortune», a favore di una società del petrolio (la Exxon) veniva già il primo posto).

Il volume di vendite di auto è infatti diminuito e la General Motors ha registrato una perdita di 800 milioni di dollari. Nemmeno la Ford e la Chrysler, le altre due grandi società USA del settore, hanno superato la crisi: nonostante le smentite, si continua a parlare di una possibile fusione delle due società.

I parlamentari comunisti si propongono di illustrare le posizioni del Pci sui vari temi e problemi di politica economico-sociale per l'agricoltura; di contribuire anche così a rafforzare l'iniziativa politica e unitaria di massa in Sicilia e nel paese, nel parlamento italiano e di Strasburgo per determinare quel mutamento profondo della politica agraria che è così ampiamente avvertito dai coltivatori e da tutti i lavoratori ed è di urgente necessità per gli interessi del paese e per il più appropriato impegno per l'Europa comunitaria. La delegazione è composta dai compagni sen. Gaetano Di Marino, on. Giovanni Berlinguer, on. Attilio Esposto, on. Salvatore Rindone, on. Maria Cocco, on. Nadia Corradi, sen. Walter Chigliani e dai parlamentari europei: Pancrazio De Pasquale, Carla Barbarella e Giuseppe Vitale.

Direttore ALFREDO REICHLIN
Condirettore CLAUDIO PETERCICCI
Direttore responsabile ANTONIO ZOLLO
Iscritto al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma l'UNITÀ autorizz. a giornale murale n. 4555. Direzione, Redazione ed Amministrazione: 00185 Roma, Via dei Taurini, n. 19 - Telefoni centralino: 4950351 - 4950352 - 4950353 - 4950355 - 4951251 - 4951252 - 4951255 - 4951254 - 4951255
Stabilimento tipografico G.A.T.E. - 00185 Roma
Via dei Taurini, 19

Borsa euforica ma Calvi e Pontoil sono mine vaganti

SELEZIONE TITOLI			
Titoli	Quotazioni del 10-4	Quotazioni del 17-4	Variazioni
Fiat	2.349	2.368	+ 21
Rinascente	421	415	- 6
Generali	156.500	160.000	+ 3.500
Montedison	264,25	265	+ 0,75
Olivetti	4.520	4.950	+ 430
Bastogi	680	648	- 32
Pirelli Spa	2.249	2.595	+ 346
Mediobanca	101.300	120.200	+19.100
Italmobiliare	232.500	247.000	+14.500
Centrale	8.190	8.490	+ 300

MILANO — C'è stato del marasma in borsa, che ha avuto i suoi riflessi in una certa stagnazione degli affari, ravvivati soltanto giovedì con la sistemazione delle partite a riparo con le banche e col consueto guizzo euforico che sempre inaugura l'inizio di un nuovo ciclo, dovuto essenzialmente agli acquisti delle correnti speculative sulla base di contratti a termine.

Certo non potevano passare liaci, nei giorni scorsi, vicende di illeciti valutari e fiscali all'origine di clamorosi casi politico-giudiziari che turbano di nuovo l'opinione pubblica, poiché al centro di essi stanno gruppi finanziari fra i più attivi in borsa, come la Centrale-Banco Ambrosiano. Ciò ha avuto nei giorni scorsi riflessi specifici appunto sui titoli del gruppo di Roberto Calvi (fra gli altri Credito Varesino e Toro Assicurazioni).

Un altro titolo, il Nat, dopo le passate traversie è di nuovo sfiorato dalla sfera che sta travolgendo in controllore Pontoil, una società coinvolta nello scandalo del petrolio che deve ingenti somme per imposte. Indenne è rimasto invece finora il titolo dell'Italmobiliare di Pesenti (un titolo che continua, anzi, irresistibile l'ascesa) nonostante che un piccolo azionista abbia riportato perentoriamente alla ribalta l'oscura vicenda di un debito di 50 miliardi di lire, indicizzato al franco svizzero, che Pesenti avrebbe contratto nel '72 con lo IOR (l'Istituto opere di religione, o banca del Vaticano come dir si voglia) e cresciuto fino a 182 miliardi di lire e quindi estinto a tutto danno dei minori azionisti — come sostiene l'accusatore. Ma quel piccolo azionista non ha mai creduto all'esistenza di questo debito, ha chiesto per via giudiziaria che Pesenti esibisse il documento originale relativo al prestito IOR, cosa che l'Italmobiliare ha finora evitato dal fare.

Questo misterioso debito, che Pesenti avrebbe contratto con Paul Marinkus, il deus ex machina dello IOR (già grande estimatore di Sindona) scoperchia quel vaso di Pandora rappresentato da un debito di 180 miliardi che Pesenti, tramite due finanziarie personali, Central e Privital, aveva aperto con la controllata Banca Provinciale Lombarda, e nella quale aveva depositato — a garanzia — il pacco di controllo dell'Italmobiliare. Come abbia sanato quel debito (e questo vorrebbe sapere probabilmente quel piccolo azionista che ha ritratto fuori il presunto prestito IOR) rimanendo in sella all'Italmobiliare, è uno dei capitoli più misteriosi nella vita del finanziere bergamasco.

regala oro

invecchiato oltre 7 anni

Vecchia Romagna etichetta oro

Regalerai loro di un grande brandy: il suo invecchiamento di oltre sette anni e garantito, bottiglia per bottiglia dall'Amministrazione Finanziaria dello Stato. Regalerai una preziosa bottiglia di vetro satinato, dalla caratteristica impugnatura che richiama i recipienti dove, anticamente, si sigillava il distillato d'acquavite. Regalerai il tesoro delle nostre cantine, da sempre geloso segreto dei nostri cantinieri, distillatori e maestri vinai.

il tesoro delle nostre cantine