

Sui binari ora soffia il vento gelido della «controriforma»

Intervista a LUCIO LIBERTINI



I trasporti richiedono grandi investimenti che potrebbero trainare lo sviluppo del paese nei prossimi quindici anni - Abbondantemente sottoutilizzati i finanziamenti per le ferrovie mentre avanza nei fatti un progetto di ridimensionamento: prepara la scomparsa del treno?

SULLA condizione dei trasporti poniamo alcuni quesiti al compagno Lucio Libertini, che dirige questo settore della politica del Pci. Si parla molto, chiediamo, di una realtà difficile di questo grande comparto, di un suo dissesto. Come stanno le cose?

«Male, risponde Libertini, molto male. Ma, prima di motivare questo giudizio, occorre ricordare una realtà troppo spesso dimenticata, anche nel nostro partito: i trasporti sono un comparto cruciale della nostra economia. In esso sono occupati oltre un milione e mezzo di lavoratori, dal mare all'autotrasporto, dalle ferrovie agli aerei, dal trasporto pubblico urbano all'auto. Se poi si tiene conto anche della produzione per i trasporti, si tratta di quasi due milioni e mezzo di lavoratori. I trasporti non sono solo un grande e complesso servizio a valle della produzione, ma una struttura portante della produzione: un ruolo che cresce con il decentramento produttivo, con il quale essi si trasformano in una gigantesca catena di montaggio. Tutto ciò comporta che i costi del trasporto incidono globalmente sulla produzione dal 6% al 2%, come il costo del lavoro; e che i trasporti assorbono un terzo del reddito nazionale...».

Ma hai detto che le cose vanno male...

«Sì, proprio male, perché in Italia il costo dei trasporti è fortemente più alto che negli altri paesi industriali, con un enorme spreco di risorse, e i servizi sono spesso di qualità nettamente inferiore agli standard internazionali. Un indiscriminato, disordinato prevalere della motorizzazione privata, che non ha riscosso negli altri paesi europei, ha emarginato e dissestato le ferrovie, ha mortificato il comparto così importante della economia marittima, ha depresso il trasporto pubblico nelle aree urbane. Ciò non solo impone alla collettività oneri grandi, ma peggiora la qualità della vita, congestiona e squilibra il territorio, degrada l'ambiente».

Quale è stata la battaglia dei comunisti su questo fronte? E con quali risultati?

«Il Pci ha sempre combattuto la scelta della indiscriminata prevalenza della motorizzazione privata e ha difeso il trasporto pubblico, anche se qualche volta con schematismi e tentazioni "ideologiche" fuori luogo. Negli ultimi dieci anni, quando per varie ragioni, a partire da quella energetica, sono esplose le aspre contraddizioni del modello vigente, siamo andati sempre più affinandosi analisi e proposte, in una elaborazione che ha avuto il suo culmine nella nostra Conferenza nazionale dei trasporti del 1984, cui partecipò l'intero mondo

dei trasporti. La nostra scelta è quella del passaggio ad un sistema integrato e intermodale: nel quale, cioè, i vari mezzi di trasporto siano usati (compresa l'auto) funzionalmente, secondo un programma organico e organizzando veloci punti di interscambio dei passeggeri e delle merci. Un sistema di tal fatta richiede, nelle specifiche condizioni italiane, un forte rilancio delle ferrovie, un nuovo ruolo della economia marittima sia nei trasporti internazionali, sia nei trasporti interni (Tirreno e Adriatico sono due "canali nazionali"), e l'utilizzo dell'aereo come di un trasporto di massa, sia pure limitato, con speciali vocazioni per certi tipi di merci e per i trasporti pas-

seggeri a lunga distanza sulle rotte interne. I parametri cui vincoliamo questo modello sono la riduzione reale dei costi, l'uso ottimale delle risorse, il decentramento e il riequilibrio del territorio, la difesa e la promozione dell'ambiente...».

I comunisti chiedono poi la chiusura dei centri storici al traffico privato...

«La nostra richiesta non è formulata in questi termini semplicistici. Quella soluzione può realizzarsi rapidamente nei centri medio-piccoli. Il vero problema delle grandi aree urbane, se vogliamo eliminare davvero la congestione e liberare le strade e le vie d'auto in sosta, è quello di realizzare un sistema, ancora inte-

grato e intermodale, che poggi su di una vasta rete in ferro (metrò pesanti e leggeri, ferrovie) e integrato con una rete di autobus e filobus, e da un sistema di parcheggi sovrapposti e sotterranei, collocati nei luoghi di interscambio».

È un programma molto costoso...

«Sì, lo è, questi costi li abbiamo studiati insieme ai programmi europei delle ferrovie trasportano tra il 30% e il 38% delle merci, mentre in Italia siamo all'11%. Tenendo conto dell'aumento dei flussi globali dei traffici nei prossimi dieci anni, se le ferrovie raddoppiassero la loro capacità di trasporto merci guadagnerebbero non più di alcuni punti in percentuale. Ma è anche vero

che, se ciò non si facesse, le ferrovie si ridurrebbero a trasportare il 5-4% delle merci, e si dovrebbe ineluttabilmente raddoppiare le autostrade e accrescere ancora la rete viaria».

Anche le ferrovie richiedono opere sul territorio. Certo, e di grande rilevanza. Ma il loro impatto ambientale sarebbe assai minore, anche perché si possono largamente utilizzare itinerari esistenti, da modernizzare. E, se questo non si farà, l'Italia sarà sommersa da una marea di camion».

Ma il Pci propone anche interventi di grande viabilità...

«È vero. Noi non scomuni-

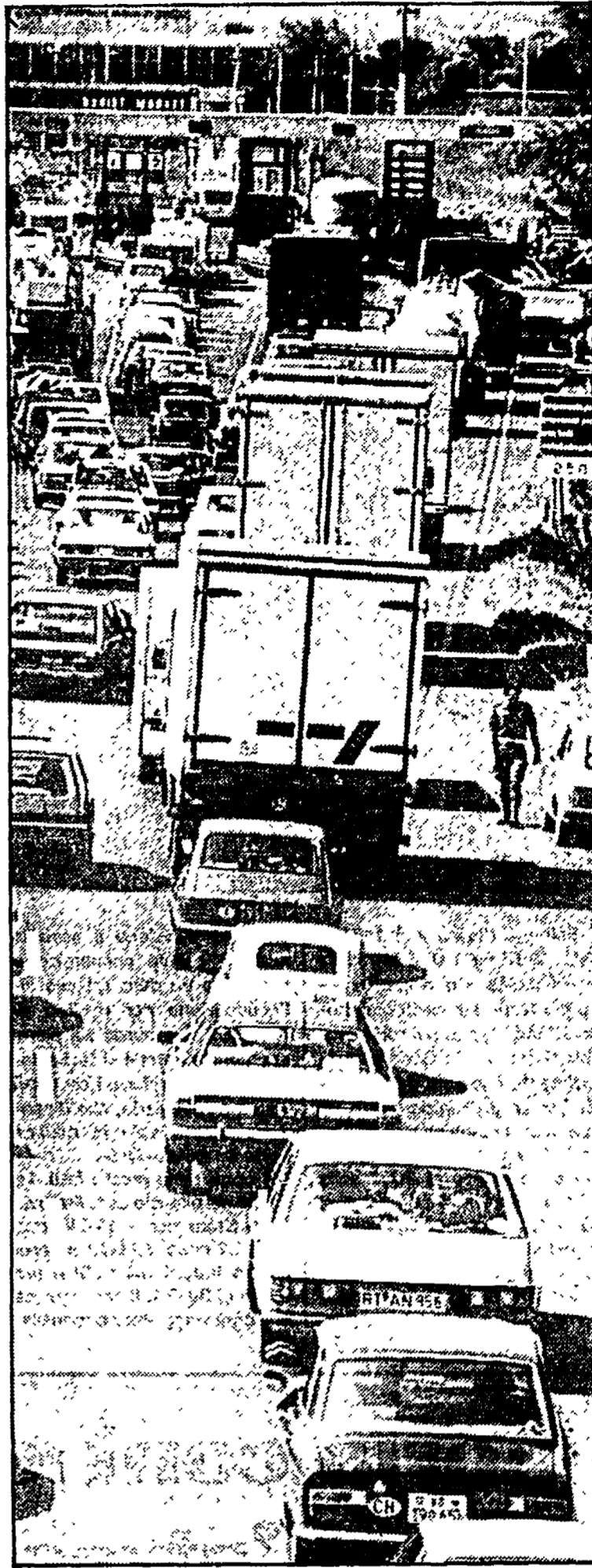
chiamo certo la gomma, che comunque continuerà ad avere un grande ruolo nei trasporti. E dunque proponiamo un programma di razionalizzazione della rete viaria, eliminando le strozzature, in rapporto stretto con il programma ferroviario, marittimo e aereo. Ma lo sforzo prioritario va fatto nella ferrovia e nella economia marittima, perché paradossalmente l'Italia, dal punto di vista dei traffici, è un paese quasi senza mare».

In che cosa si sono tradotti, praticamente, questi progetti e programmi del Pci?

«Dal 1976, attorno a queste idee, è sorto un vasto movimento riformatore, che ha compreso socialisti, cattolici progressisti e laici progressisti ed è in qualche modo sopravvissuto allo stesso pentapartito. Ed i risultati sono stati anche cospicui, in termini di leggi, di provvedimenti, di programmi. Ricordo, per titoli, la decisione del Parlamento nel 1978 per il rilancio delle ferrovie; la legge 503 con la quale si sono costruite quasi mille carrozze nuove per pendolari, il Piano Integrativo FS che ha 35.000 miliardi di finanziamenti per 5 anni, la legge per la riforma dell'azienda FS, la legge 151 sul trasporto urbano e regionale, gli orientamenti e le decisioni di due conferenze nazionali dei trasporti dalle quali è poi nato lo schema attuale di Piano generale dei trasporti, pieno di limiti e difetti, ma orientato alla riforma. Ma di fatti ce ne sono stati davvero pochi, gli utenti non si sono accorti quasi di nulla. La verità è che la politica generale dei governi che si sono succeduti e l'arretrato sistema di potere vigente sono in contraddizione organica con la riforma dei trasporti. Dunque, tutto ristagna. E per esempio, mentre da anni un grande stanziamento finanziario per le ferrovie non si traduce in modifiche strutturali, viene avanti un concreto progetto di ridimensionamento e di morte virtuale del sistema ferroviario, e si cerca di rilanciare il dominio assoluto del mezzo privato. Assistiamo, anzi, proprio in questi mesi ad un vero e proprio contrattacco conservatore».

Dalla sponda dei everdis si sostiene a volte che la responsabilità di questo stallo e del rilancio del vecchio modello è anche del Pci che non si è battuto abbastanza per il blocco delle costruzioni viarie...

«La costruzione delle autostrade fu bloccata anni fa con il famoso articolo 18/bis. Risultato: è aumentato ancora il peso percentuale della gomma, e si è accresciuta la congestione. I fatti dimostrano



che la cultura dei vincoli e dei blocchi è senza sblocco. Ciò che conta è invece una programmazione attiva, che non si limiti a vietare, ma offra e realizzi le alternative. Lo sviluppo non può essere bloccato, va governato e indirizzato. La verità è che non siamo riusciti ad avviare il rilancio delle ferrovie, la razionalizzazione viaria, la rinascita del mare, la riforma del trasporto urbano, nonostante che si siano strapate decisioni formali e leggi importanti, perché il governo nel suo insieme, al di là dei suoi ministri dei Trasporti, si è mosso in una direzione opposta».

E allora...
«È difficile che un governo conservatore, nato sulla rotta a sinistra, riesca a produrre

frutti riformatori, anche in un solo settore. C'è infatti un nodo strategico generale da sciogliere, e la difficoltà che hanno incontrato i ministri socialisti Formica prima e Signorile poi, rispettivamente con Andreotta e Goria, lo dimostrano bene. E, in secondo luogo, le resistenze dei conservatori o delle grandi corporazioni possono essere rotte solo da un grande movimento di lavoratori e di utenti; e, invece, dopo la grande lotta del 1984 contro il decreto tagli-salari, il movimento è caduto, in tutti i settori. Oggi esso tende forse a riprendere; ma dobbiamo sapere che è comunque una condizione necessaria per ogni riforma, e non può essere surrogata da convergenze, pur apprezzabili, di vertice».

DUE PROGETTI CHE FANNO DISCUTERE MOLTO

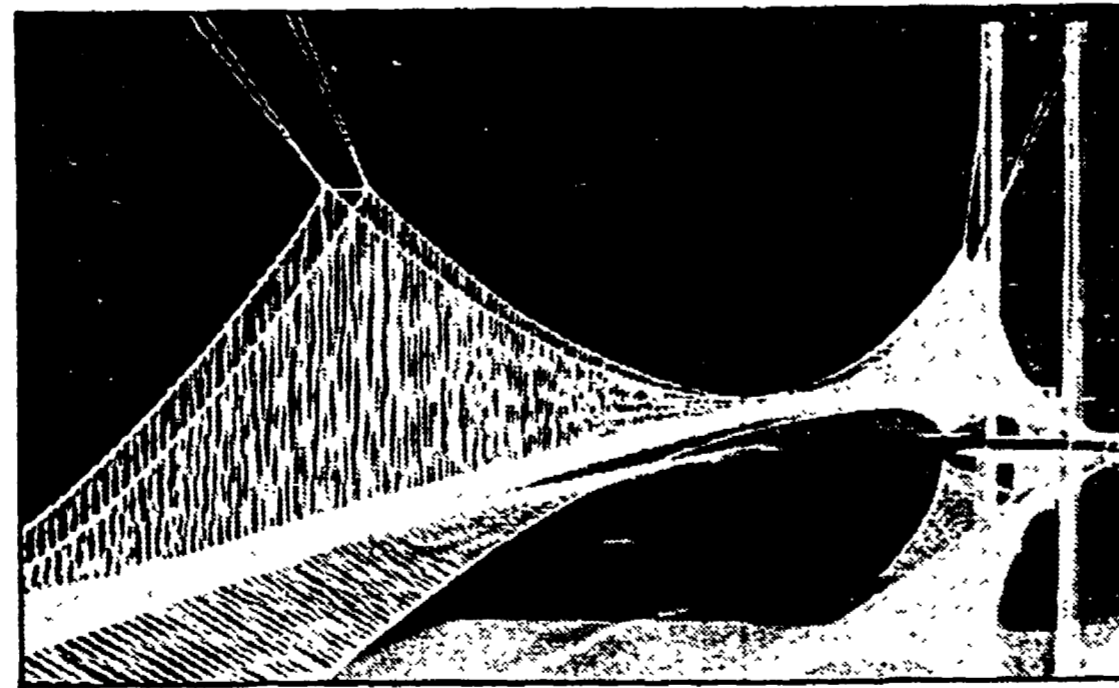
Sullo Stretto un ponte elettorale

Da molti anni, soprattutto alla vigilia di elezioni, si susseguono gli annunci del Governo sulla imminente realizzazione del cosiddetto collegamento stabile sullo Stretto di Messina. I comunisti hanno sempre sostenuto che l'opera vada realizzata, ove se ne accerti scientificamente la fattibilità, e si conosca il conto costi-benefici. I vantaggi di trasporto sono certamente modesti, perché da Roma alla Sicilia molte altre sono le strozzature e si potrebbe guadagnare più tempo con una vera modernizzazione delle ferrovie; perché il trasporto locale dei passeggeri è più utile si svolga con un sistema di alicanti; perché il trasporto merci dalla Sicilia va sempre più avviato direttamente via mare verso i porti del Nord; perché l'aereo è sempre più un tra-

sporto di massa dalla Sicilia verso Roma e l'alta Italia; perché se il sistema di traghettamento sullo Stretto fosse moderno si avrebbero tempi di percorso assai modesti anche per questa via. Ma il «Ponte» sarebbe un'opera di grande valore ingegneristico, rilancerebbe l'industria italiana, sarebbe un'enorme attrazione turistica, e infine contribuirebbe allo

snellimento dei trasporti. Il problema è dunque sciogliere i pesanti interrogativi d'ordine tecnico, sismico, territoriale e finanziario che gravano sull'opera.

Dal 1971 esiste una legge che costituisce una Società pubblica che dovrebbe presentare al Parlamento un progetto di massima, e un conto costi-



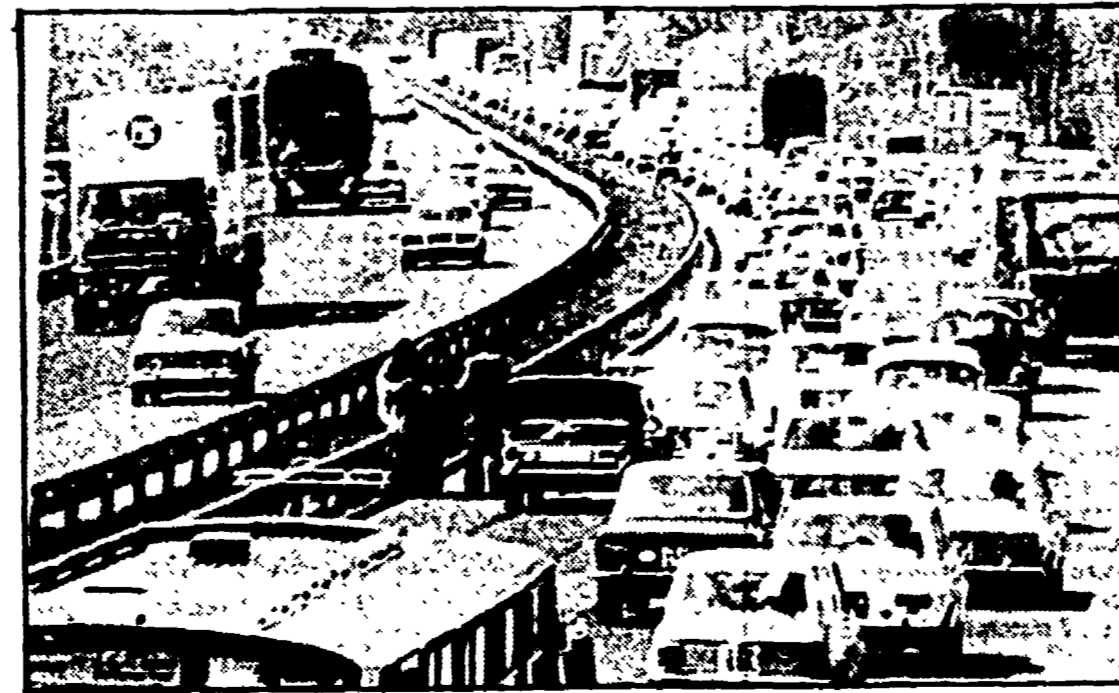
L'idea di raddoppiare l'Autostrada da Modena a Incisa (circa 200 km), riservando il raddoppio al trasporto merci, è dell'Iri e dell'Italtat

Questo progetto è stato bocciato dalle Regioni Emilia-Romagna e Toscana, ed è respinto dai comunisti. Esso è infatti chiaramente alternativo ad un altro piano per il valico dell'Appennino, assai più razionale, e che, sostenuto dal Pci, è sanzionato in leggi dello Stato che il governo tarda ad attuare. La ecumenica solleva gravi problemi di ordine ambientale, costa 200 miliardi, e ripropone una soluzione di accentramento territoriale orientando tutto il trasporto Nord-Sud attraverso il scolo di bottiglia Bologna-Firenze. L'altro progetto, che ha il pregio di avvalersi quasi del tutto di itinerari esistenti, mira invece a decentrare il tra-

Un'autostrada riservata ai camion

sporto (soprattutto quello merci), ferrovia Faentina, dell'area Firenze alla Romagna; superstrada E45, da Roma a Venezia, alla quale mancano oggi 50 km in pianura. Tutti questi itinerari rammodernati, potenziamenti, e altre nuove costruzioni, sono sanciti in leggi dello Stato, e parzialmente finanziati; però i lavori tardano o ristagnano per una evidente sorda opposizione del sistema di potere. Tutto potrebbe essere tecnicamente costruito pri-

ma del raddoppio da Firenze a Bologna, e con un minor costo aggiuntivo. In considerazione dello stato precario dell'Autosole nel tratto di valico, dovuto alla inadeguatezza tecnica della autostrada (questo spiega il continuo blocco per lavori in corso) le Regioni Emilia-Romagna e Toscana accettano invece l'idea di una variante di valico nuovo, riservata ai camion tra Sasso Marconi e Barberino in Mugello (di circa 50 km), sottoponendolo ad una preventiva procedura di impatto ambientale. Il Pci appoggia questa soluzione, ma richiede che, se l'opera supera l'esame di impatto ambientale, vi siano garanzie rigorose per gli appalti, e che l'opera non sia a carico dello Stato, ma autofinanziata con i pedaggi, come è regola per le autostrade.



benefici, e realizzare l'opera se lo stesso Parlamento lo decide. Ma la Società si è attivata solo negli ultimi tre anni, e nessuna conclusione è stata trasmessa al Parlamento. Da qualche mese, sia per i progressi negli studi preliminari, sia per le imminenti elezioni regionali siciliane, sia per coprire la crisi dei trasporti, sono ripresi gli annunci trionfali del governo. Si tenta così di avere anche dal Parlamento, prima che esso sappia se l'opera può farsi e come può farsi, un ulteriore finanziamento di 257 miliardi. È poi grottesco che si annuncino disponibilità di migliaia di miliardi quando si riducono a zero gli investimenti per esigenze primarie, come il trasporto urbano, e si tagliano le ferrovie.

Dal libro bianco ai «tagli»: tutte le battaglie di un decennio

1976-1977 - La Commissione Trasporti della Camera, a presidenza comunista, conduce una vasta inchiesta sullo stato e sul ruolo delle ferrovie.

1978 - La Camera dei deputati, a conclusione della inchiesta, vota una risoluzione che decide un mutamento dei trasporti e rilancia le ferrovie, impegnando il governo e due successivi piani di investimento. Viene approvata la legge 503, che finanzia 1.600 miliardi di commesse di materiale rotabile, tra le quali 1.000 vetture per pendolari. La Commissione Trasporti della Camera definisce e approva il Piano Integrativo delle Ferrovie 1979-1985, e vara un testo concordato della legge che riforma l'Azienda Fs.

1979-1980 - Rotta la maggioranza di unità nazionale, sostituita dal pentapartito vengono messi sul binario morto sia il Piano di investimenti sia la riforma. Importanti manifestazioni dei lavoratori contro questo blocco.

1981 - Con una intesa tra la maggioranza e l'opposizione comunista, basata sulla convergenza Psi-Pci, il Parlamento approva definitivamente il Piano Integrativo per un vasto programma di investimenti nelle ferrovie.

1982-1983 - Ristagnano le iniziative, ed è bloccata l'attuazione del Piano Integrativo. Il ministro del Tesoro Andreotta blocca i finanziamenti per il Piano; si realizzano solo le commesse per il materiale rotabile.

1984 - Sono risolti alcuni profemi finanziari, si avvia, tra molte difficoltà, a volte incomprensibili, un primo blocco di appalti.

1985 - Viene deciso l'intero finanziamento del Piano, per un totale di 35.000 miliardi. Se tutto funzionasse i lavori dovrebbero terminare nel 1989-90. Il Parlamento, con l'apporto decisivo dei comunisti, vota la legge che riforma l'Azienda Fs, secondo un modello di autonoma gestione industriale.

Ma il Piano Integrativo, appena finanziato, viene rimesso in discussione. La Direzione Fs propone di escludere dai finanziamenti metà della rete, il ministro del Tesoro Goria chiede un forte ridimensionamento del sistema ferroviario, e Signorile, alla fine, accetta di tagliare 1.000 chilometri di linee e di mettere in discussione altri 1.800. Intanto i lavori del Piano si arenano per vari motivi, compreso il decreto Galasso. La Dc reclama per la presidenza della nuova Azienda Fs, con un politico e non con manager.