

# L'assurdo taglio delle ferrovie nessun risparmio, molti disagi



Ormai è deciso: dal 1° gennaio 1986 su 1.055 km della rete ferroviaria non circoleranno più treni. Ha inizio così l'operazione etaglio dei rami secchi, imposta da Gorla e puntualmente eseguita da Signorile. Parliamo di inizio perché a questi primi tagli ne seguiranno altri, fino ad arrivare a 2.800 km circa e cioè al 20% della rete in esercizio. I comunisti si sono tenacemente opposti in tutte le sedi a questa iniziativa, non tanto in nome di una difesa di principio della rotaia, come si vorrebbe fare apparire, ma per-

ché tale decisione è assurda sotto il profilo economico e maschera un duro attacco all'occupazione per migliaia di ferrovieri. È assurda sul piano economico perché si taglia soprattutto per ridurre i costi del sistema ferroviario, che dipendono invece solo in minima parte da queste linee. I conti sono presto fatti. Le uscite nel bilancio delle Ferrovie dello Stato per il 1984 sono state di circa 18.000 miliardi contro introiti del traffico per meno di 3.000. Il che significa che ogni viaggiatore o tonnellata

trasportata costa 6 volte più di quello che fa incassare e il Tesoro deve ripianare, a fine d'anno e sotto varie voci, gli oltre 15.000 miliardi che mancano a pareggiare il conto. Quanto di questa voragine è prodotto dai 1.055 km che si vogliono tagliare? Praticamente il solo costo del personale e se i ferrovieri che si risparmierebbero chiudendo queste linee sono, come si dice, 5.000 e con un costo medio annuo di 40 milioni l'uno le FS risparmierebbero 200 miliardi (in realtà meno, perché ad esse far-

**Un'operazione che non farà scendere il deficit dell'azienda, fermo a 15.000 miliardi. La filosofia delle FS: se c'è traffico si subisce, se non c'è pazienza**

carico il costo del servizio sostituito di strada). Decisamente pochi dunque rispetto ai 14.800 che continuerebbero a pesare sulla spesa pubblica. Però né la Direzione delle FS né Signorile dicono che, per avere questo pur modesto vantaggio economico, quei 5.000 ferrovieri dovranno comunque sparire dai libri paga: licenziamento, cassa integrazione, turn-over, dovranno esserci insomma altrettanti ferrovieri in meno. Altrimenti l'operazione etaglio sarebbe doppiamente assurda: infatti poiché il servizio è social-



mente utile, e il treno sarà sostituito con autobus, si pagherebbe in più questo nuovo costo senza nessun vantaggio in economia, dal momento che il personale ferroviario espulso dalle linee chiuse sarà riassorbito in altri settori.

Risultati modestissimi (la riduzione dell'1% di quanto le FS costano al Tesoro tagliando il 6% della rete), come già è stato per i tagli di oltre 1.000 km di linee secondarie fatti «a luci spente» e un ramo alla volta tra il 1958 ed oggi, che non hanno dato nessun vantaggio apprezzabile, neppure in riduzione del disavanzo che, invece, è andato costantemente crescendo. Con ciò non si intende sostenere che i rami secchi siano produttivi per il sistema ferroviario: generano perdite, indubbiamente, ma non nella dimensione che si vorrebbe far credere. Non si può insomma pensare di curare un moribondo con un'aspirina. Le vere cause del costo del sistema ferroviario italiano sono altre, e vanno localizzate, semmai, dove c'è molto traffico, nel senso che le ferrovie perdono proprio sulla rete fondamentale perché continuano a produrre unità di traffico a costi altissimi e per un'utenza che cala da un anno all'altro.

Le ferrovie francesi trasportano più che il triplo delle merci delle FS con solo il 10% di ferrovieri in più, e quelle inglesi la stessa quantità delle FS, col 10% di ferrovieri in meno e un parco di carri che è metà di quello italiano. Negli ultimi vent'anni il traffico, merci e viaggiatori, si è sostanzialmente dimezzato sulle ferrovie, mentre il sistema stradale si intensifica e il trasporto aereo sulle relazioni interne ha un incremento enorme. Il fatto è che ancora nel 1985 i treni rapidi per viaggio-

tori impiegano, sulle principali relazioni interne, più tempo che vent'anni fa e i carri merci arrivano a destinazione dopo settimane dalla spedizione. Le FS sono del resto incapaci di un vero rapporto imprenditoriale col mercato e si collocano nei confronti del traffico con una filosofia orientale: se c'è lo si subisce, se non c'è, pazienza.

Le indagini di mercato non esistono o, nei pochi casi in cui vengono fatte, non hanno seguito. I settori che strano non sono incentivati, né si tenta di frenare i cali. Ma questo servizio ha comunque costi di gestione enormi: l'esercizio con tecnologia moderna è solo sulle linee principali, e cioè su una parte limitata della rete; mancano impianti per la manutenzione dinamica del materiale; l'organizzazione del lavoro spesso è quella di quarant'anni fa; gli uffici cominciano adesso ad avere archivi automatici; l'informatica dell'Azienda è un programma il cui avvio slitta di anno in anno. Il meccanismo dei controlli, sull'esercizio come nelle pratiche burocratiche, frena tutto. Si finisce così per utilizzare 10 persone laddove ne basterebbero, se organizzate razionalmente, 3 o 4. E si arriva all'altra piaga, che è la pessima utilizzazione del personale.

Il dato che si programmi la chiusura di oltre 1.000 km di linee pensando di assorbire in altri comparti il personale è indicativo. Da vent'anni si automatizzano stazioni e scali di smistamento a parità di ferrovieri impiegati e in presenza di un dimezzamento complessivo del traffico. La colpa non è del sindacato, ma semmai del gruppo dirigente che, a differenza del sindacato, e con qualche rara eccezione, evidentemente non sa fare il suo me-

stiere. Può capitare solo nelle FS, del resto, che si ordini una nuova locomotiva (la E633) in oltre 200 esemplari (e cioè per più di 500 miliardi) per poi accorgersi che era concettualmente sbagliata e, dopo i gravi danni provocati dall'esercizio, toglierla dalle commesse. Senza, si badi bene, che si conosca il responsabile di questo spreco.

Ma il vero indice della debolezza del gruppo dirigente è dato dalla difficoltà cronica che le FS dimostrano nel settore degli investimenti: i tempi di realizzazione delle opere si misurano in decenni ed i costi finali si moltiplicano per 4-5-10 volte rispetto alle previsioni. Opere strategiche come la Direttissima Firenze-Roma saranno ultimate in vent'anni; il raddoppio della Roma-Ancona, programmato nei primi anni '70, è fatto per pochi chilometri, così come quello tra Messina e Catania, Bologna e Verona, la Pontremolese, il completamento dell'Adriatica.

Queste sono le vere cause del dissesto finanziario delle FS e dell'enorme costo che fanno gravare sul donario pubblico. Attribuirlo ai rami secchi più che errore è malafede o volontà di mantenere, per motivi clientelari, le sacche di inefficienza e parassitismo, la pesantezza burocratica, i ripiani «a piè di lista». La chiusura di queste linee non è neppure dunque un episodio finalizzato a privilegiare modi di trasporto alternativi alla rotaia: è un falso obiettivo, che si indica all'opinione pubblica per tenere nascoste le vere cause del dissesto e la responsabilità di chi, con anni di malgoverno, lo ha propiziato e accresciuto.

Giulio Caporali

## Goria contro i bus all'attacco con la Finanziaria

Il trasporto pubblico nelle città, nelle aree metropolitane e nelle regioni, è sotto il fuoco del governo, diretto dal ministro del Tesoro Gorla: un attacco che travolge non solo i grandi discorsi che durante le elezioni amministrative tutti avevano fatto sulla trasformazione delle aree urbane, ma riduce a zero gli stessi strumenti di intervento che erano stati costruiti negli anni scorsi. Vediamoli i fatti. Nel 1978 la maggioranza di unità nazionale aveva prodotto la prima legge di programmazione del trasporto urbano e regionale (legge 151. Fondo nazionale dei trasporti), anche se questo provvedimento, per il sopravvenire del pentapartito, fu approvato solo nel 1981. La filosofia di questa legge consisteva nel vincolare

Regioni, Comuni, Aziende e programmi regionali, di bacino, e di area urbana (trasporti e organizzazioni del territorio) diretti a riequilibrare costi e ricavi entro un deficit accettabile e prefissato, riducendo i costi reali e accrescendo la qualità del servizio attraverso un forte aumento della produttività di sistema. A fronte di questi obblighi lo Stato finanziava due Fondi: il primo diretto al ripiano programmato dei deficit di bilancio (tutti sono d'accordo sul fatto che il trasporto urbano non può essere in equilibrio economico, la vera questione è la dimensione accettabile del disavanzo); il secondo diretto agli investimenti. Nel 1978 la cifra per gli investimenti fu fissata in 2.000 miliardi per 4 an-

ni, e ci si fermò a questo livello perché non passò la proposta del Pci di finanziare con il Fondo anche i metrò pesanti e leggeri e le ferrovie suburbane. In questo quadro la manovra tariffaria era demandata alle Aziende e alle Autonomie locali, come elemento di una politica di mercato (e dunque in rapporto con la qualità del servizio, con i costi, e con l'elasticità della domanda) che non può essere eguale per tutte le aree. Ma una legge è stata così bersagliata e stravolta come la legge 151. Il governo non ha mai corrisposto il ripiano di disavanzo nella cifra e nei tempi indicati dalla legge. Gli investimenti sono stati erogati tra il 1982 e il 1985, e dunque in lire svalutate del 30% rispetto al 1978. Il governo ha cercato

di intervenire a sproposito più volte nella manovra tariffaria, mentre si è totalmente disinteressato del rispetto degli obiettivi. Le Regioni in molti casi hanno disatteso i contenuti di legge, e sono riuscite in alcune aree a non spendere neppure tutti i magri fondi di investimenti: la vergogna dei residui passivi si è aggiunta alla esiguità dei finanziamenti. D'altronde nessun intervento parallelo si è più avuto per i metrò. Il ministro Signorile ha invece concluso con le maggiori città italiane importanti e interessanti accordi per i cosiddetti «progetti mirati», costruiti nella logica dei sistemi integrati: ma in vano si è sempre cercato di capire come essi fossero finanziati.

La legge finanziaria 1986 fa tabula rasa di tutto: non cede il ripiano del disavanzo, seppure con una cifra inferiore a quella di legge, non prevede una sola lira di investimento, sotto nessuna voce, sino al 1988, assegna un fondo modesto (100 miliardi) ai «progetti mirati». D'altro canto, per mancanza di fondi, si ferma anche la legge di riforma delle ferrovie concesse, molte delle quali dovrebbero, ristrutturate, andare a fare parte dei sistemi urbani. In compenso si impongono aumenti tariffari a tutti, e si porta il biglietto orario a 900 lire. Chi volesse liquidare il trasporto pubblico non potrebbe fare cosa diversa. Ed è straordinario che Gorla in un bilancio di 400.000 miliardi non abbia trovato 1.000 miliardi in un anno e 4.000 in tre anni per il trasporto urbano e regionale, come proponeva Signorile, è veramente ridicolo. Tanto più che ciò significa addossare alla collettività costi forti, accrescere i deficit e liquidare un settore industriale.

Queste scelte sono tali che si può credere che la battaglia dei comunisti in Parlamento strapperà qualche risultato: non si riesce infatti a capire come alla fine lo stesso Gorla possa negare almeno 500 miliardi al Fondo investimenti. Ma la questione che solleviamo non è questa. La decisione che invece sollecitiamo è un'altra, e riguarda il varo di una complessa e adeguata strategia per il trasporto urbano, anche per evitare che divenga abissale il ritardo tra le città italiane e le grandi città europee. Non si tratta di acquistare qualche autobus, ma di realizzare un nuovo sistema, basato sulla rete in ferro, e articolato in vari modi di trasporto (per le auto ci vogliono parcheggi, sovravia e sottovia). Altrimenti saranno un imbroglione della opinione pubblica e nient'altro i discorsi che le forze politiche nella primavera scorsa hanno fatto sul ruolo delle città, sulla qualità della vita e così via. E si ricordi che il trasporto urbano spesso esattamente la metà di tutto il sistema dei trasporti.

a. i.

## italeco gruppo iri-italstat

ITALECO, costituita nel 1972, è una società di ingegneria del Gruppo IRI-Italstat.

ITALECO opera come strumento di studio, progettazione e coordinamento esecutivo, per conto della Pubblica Amministrazione, per l'attuazione di programmi nei settori dell'assetto del territorio, delle infrastrutture e dell'agricoltura.

ITALECO dispone di un Centro Elaborazione Dati, costituito da personale e sistemi altamente qualificati, che opera a supporto di tutte le attività tecniche, scientifiche e gestionali dell'Azienda.

Le tecnologie messe a punto e sviluppate da ITALECO trovano applicazione nella realizzazione di sistemi informativi e banche dati territoriali, nella progettazione di reti e sistemi infrastrutturali, nella formazione di inventari per l'agricoltura.

Tra le commesse, in corso di esecuzione, assumono particolare rilievo:

- la realizzazione della "Banca Dati della Rete Ferroviaria

Italiana", per conto delle Ferrovie dello Stato;

- la elaborazione del Piano Generale dei Trasporti in attuazione alla legge n. 245 del 1984;

- la formazione del Sistema Informativo Cartografico Nazionale per conto del Dipartimento della Protezione Civile;

- la partecipazione al programma operativo per la realizzazione del nuovo catasto italiano, per conto del Ministero delle Finanze;

- gli studi, i progetti e le indagini per la formazione dei piani di bacino idrografico dei fiumi Olanto e Fortore per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, in attuazione alla legge n. 53 del 1982;

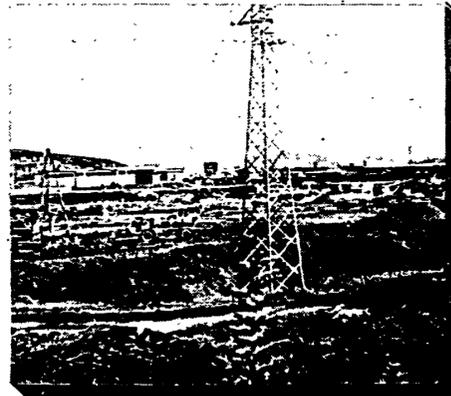
- il coordinamento progettuale e l'Alta Sorveglianza sulle opere di infrastrutturazione dei nuclei industriali della Regione Basilicata, in attuazione alla legge n. 219 del 1981;

- gli studi e i progetti per la valorizzazione agricola di un'area compresa nel territorio della Western Province, in Kenya, su finanziamento del Ministero degli Affari Esteri.

Pianificazione dei bacini idrografici dell'Olanto e del Fortore



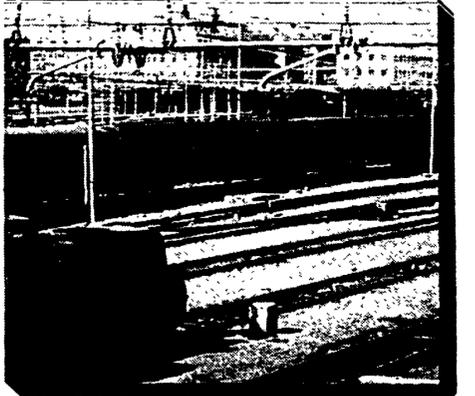
Ricostruzione industriale in Basilicata. Assistenza Tecnica e Alta Vigilanza



Studi sulle comunità pastorali del Sahel



Banca Dati della Rete Ferroviaria Nazionale



## carrozzeria autodromo modena

VIA MALAVOLTI 18 - 41100 MODENA  
TEL. (059) 250360

In occasione dell'edizione '85 del SITEL la CAM (Carrozzeria Autodromo Modena) ricorda la propria progettazione e realizzazione di:

- Autobus urbani e suburbani rispondenti alle normative Federttrasporti
- Autobus interurbani di linea da Noleggio e Gran Turismo
- Veicoli speciali per trasporto disabili
- Laboratori mobili
- Veicoli speciali progettati per rispondere a esigenze specifiche del Cliente

Ricorda inoltre che al SAIE la Fiatallis presenterà il nuovo motorhome realizzato dalla CAM. Si tratta di un tir con pareti mobili, che può diventare quindi un salone di ricevimento, con banco bar, proiezione di filmati, uffici. Il mezzo viene trainato da un camion Iveco «Turbo-star». È possibile anche creare una zona dehors mediante un traggo di tende. Per dare un'idea delle dimensioni del mezzo si pensi che, con le pareti estraibili, esso occupa una superficie di circa 115 mq e con una zona dehors viene ad occupare intorno a 217 mq.



Il nuovo motorhome della Fiatallis realizzato dalla CAM (Carrozzeria Autodromo Modena)