

SPECIALE TRASPORTI

Il sistema dei trasporti italiani non può funzionare con il «tutto gomma», né si può andare avanti accumulando disavanzi annui di 15mila miliardi. Una grande «spallata» per una nuova struttura

No, non è possibile rinunciare alle ferrovie

Sulle ferrovie se ne dicono di cotte e di crude, per una generale mancanza di informazione. Da ultimo è arrivato il ministro De Michelis con la sua proposta di licenziare centomila ferrovieri; non sappiamo se ispirata a superficialità e dilettantismo, e da quegli ambienti che vorrebbero dare l'ultimo colpo ad un sistema ferroviario già emarginato e in crisi. Ma, al di là delle impennate di questo ministro disinvolto, sulle ferrovie capita spesso di sentire giudizi infondati e avventati: c'è chi dà per morte, e immagina assurdamente che davvero il sistema dei trasporti italiani possa funzionare con il tutto-gomma; e c'è chi sogna di trasferire con la bacchetta magica tutto il traffico su di un sistema obsoleto e asfittico, già saturo, e privo delle infrastrutture necessarie. Ora è bene partire invece proprio dalla realtà dei fatti.

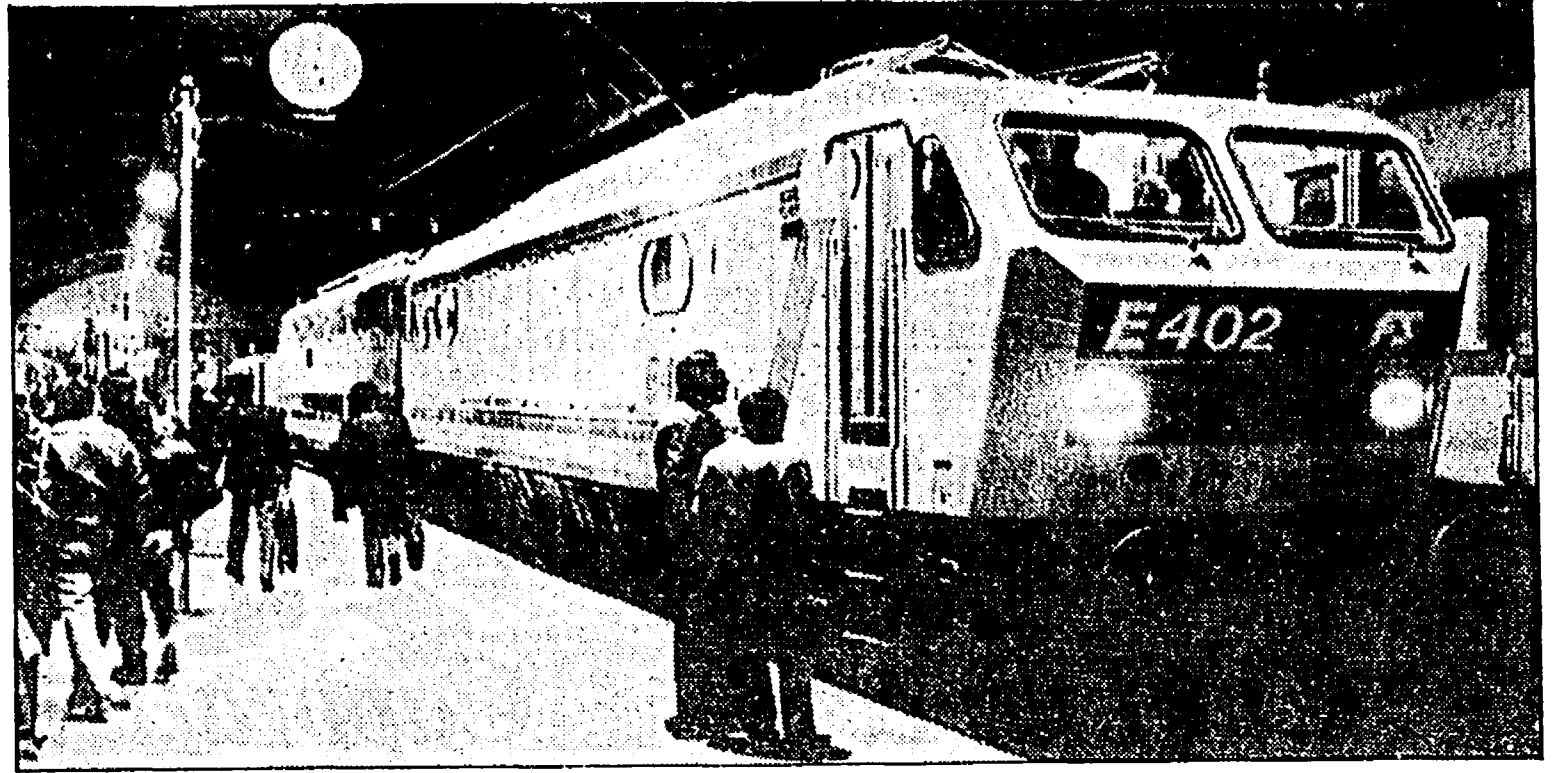
Le ferrovie italiane trasportano solo il 10% delle merci e l'8% dei passeggeri (infinitamente meno delle ferrovie di altri paesi europei), e accumulano disavanzi annui di 15.000 miliardi, e poiché sono una azienda tecnologicamente povera e ad alta intensità di lavoro, occupano un esercito di 220.000 ferrovieri. E, dunque, o assumiamo questa tendenza come irreversibile, e allora dobbiamo prepararci a rinunciare alle ferrovie, emarginandoci dall'Europa, e precipitando nel baratro dell'inquinamento, della congestione, dell'alto consumo di energia; o questo sistema deve essere radicalmente cambiato, in direzione di una grande espansione dei flussi di traffico, del progresso tecnologico, di un nuovo modello gestionale di tipo industriale. Questa seconda scelta è quella compiuta dai comuni-

sti, da molti socialisti, da cattolici e laici progressisti, impegnati da anni in una lunga battaglia contro grandi corporazioni, lobbies, poteri burocratici, arretratezza culturale. Ma bisogna sapere che compiere questa impresa richiede un grande sforzo, grandi investimenti, e un certo numero di anni. Non vi è spazio né per ricette magiche né per improvvisazioni. A che punto siamo in questa battaglia? Vale il ragionamento che teri abbiamo fatto in generale sul sistema complessivo dei trasporti. Registriamo conquiste importanti: un piano di investimenti di 45.000 miliardi, che ora nella Finanziaria 1987 siamo riusciti ad accedere di almeno 15.000 miliardi; la legge di riforma dell'Azienda, votata un anno fa dal Parlamento; un rinnovo parziale del parco di materiale rotabile, e limitate modernizzazioni di tratti della rete.

Ma le cose, nell'insieme, non vanno, proprio non vanno. La legge di riforma si è appena cominciata ad attuare, con la discutibile nomina del consiglio di amministrazione, ma ancora non c'è neppure il nuovo ordinamento. Il consiglio di amministrazione, nel quale i comunisti sono presenti ad alto livello professionale, ha varato alcuni progetti interessanti, compreso quello dell'alta velocità inserita nella rete; è stata sconfitta la pratica e la teoria nefasta dei «rami secchi»; ma, mentre non si possono capire i tempi reali di questo progetto, la gestione quotidiana non è migliorata, si perde traffico, e repressioni disciplinari spesso arbitrarie non possono surrogare una gestione efficace. L'attuazione dei piani di investimento è andata avanti a passi di lumaca, e spesso non finalizzata a

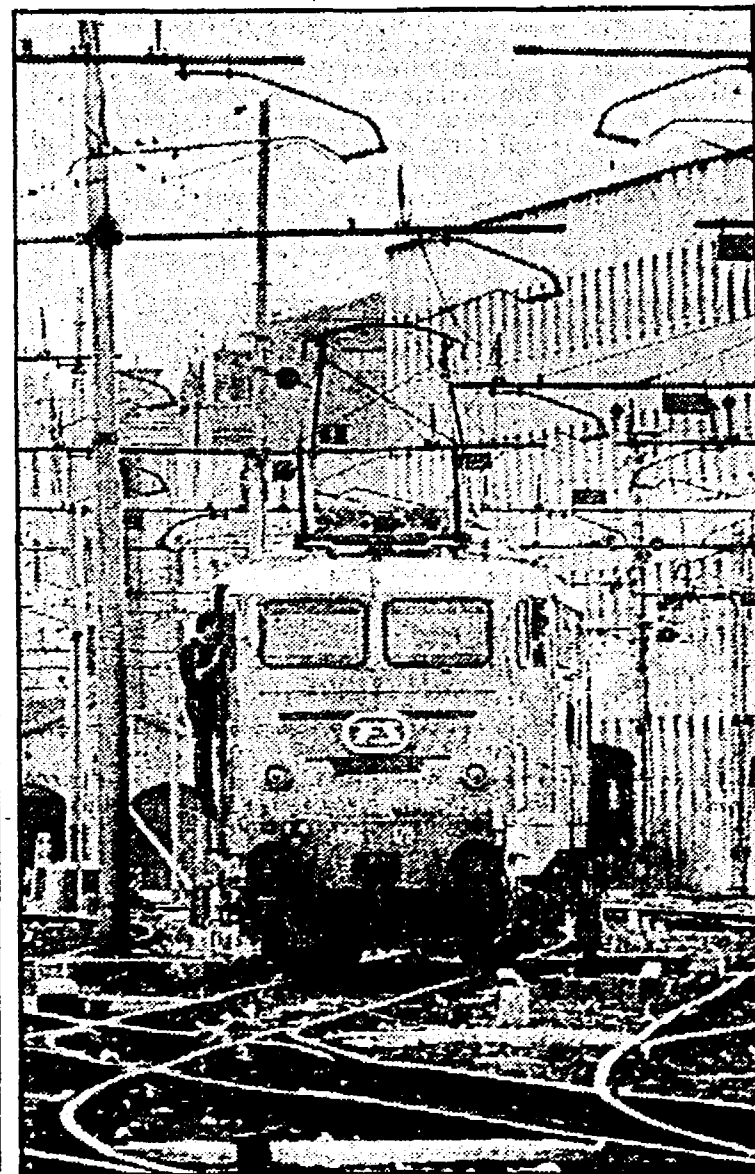
risultati concreti, con grandi sprechi. La resistenza sorda di lobbies e corporazioni, che tentano di rilanciare il tutto-gomma; il peso passivo di vecchie strutture, le incoerenze e le contraddizioni del governo, dove ciascun ministro fa parte per se stesso; una diffusa arretratezza culturale: tutto ciò frena e isterilisce il rinnovamento ferroviario. Al punto in cui siamo, è necessaria una nuova grande spallata: come quella che nell'unità nazionale schiuse le porte ad una nuova strategia, come quella che qualche anno fa impose la legge di riforma. Una spallata che deve venire da un movimento unitario di ferrovie, utenti, lavoratori di ogni categoria. Costruire e sviluppare questo movimento, è compito essenziale dei comunisti.

Lucio Libertini



Una lunga battaglia (dal '76 all'86)

Dalla grande inchiesta sul sistema ferroviario all'entrata in funzione dell'Ente



- 1976** La commissione Trasporti della Camera dei deputati, a presidenza comunista, decide una grande inchiesta sul sistema ferroviario. Il movimento sindacale lancia una campagna per la riforma e il rilancio delle ferrovie. Tra i ferrovieri dilaga il sindacato «autonomo» con una indiscriminata protesta.
- 1977** La commissione Trasporti della Camera conclude l'inchiesta con una ampia relazione nella quale si propone il rovesciamento della politica dei trasporti e della strategia ferroviaria. Il movimento sindacale unitario, sostenuto dalla sinistra politica recupera, con opportune piattaforme rivendicative, il dissenso «autonomo».
- 1978** All'inizio di giugno il Parlamento vota una risoluzione strategica che raccoglie le conclusioni della indagine della commissione Trasporti. Nell'agosto questa commissione vara la legge 503, che rimuove il materiale rotabile, soprattutto per i pendolari. A dicembre la commissione Trasporti approva il Piano integrativo degli investimenti (quello che diventerà poi il piano dei 45.000 miliardi) e definisce il testo unitario per la legge di riforma delle Fs. La I Conferenza nazionale dei trasporti convalida i nuovi indirizzi.
- 1979** Crisi della maggioranza di unità nazionale, blocco delle leggi sugli investimenti e la riforma. Tutto torna in alito mare.
- 1980** Un altro anno di stallo. Il sindacato conquista migliori condizioni contrattuali per i ferrovieri e riassume la protesta autonoma.
- 1981** La convergenza tra il ministro socialista Formica, l'opposizione comunista, importanti settori della Dc consente finalmente il varo del Piano integrativo (legge 17), con investimenti indicizzati. Si riprende a lavorare per la riforma.
- 1982** Il Piano integrativo slitta nella attuazione. La legge di riforma va di rinvio in rinvio. Sono in circolazione locomotive, vetture e carri prodotti con la legge 503.
- 1983** Continua la condizione di stallo, anche se le Unità speciali cominciano a impostare progetti e lavori per la modernizzazione della rete.
- 1984** Finalmente partono più seriamente gli appalti del Piano integrativo: ma, secondo i progetti originari, nel 1984 avrebbero dovuto essere invece completate le opere.
- 1985** Una convergenza tra il ministro socialista Signorile, l'opposizione comunista, e settori della Dc consente l'approvazione, formentata, della riforma dell'Azienda ferroviaria (legge 210). La II Conferenza nazionale dei trasporti di pronuncia per il rilancio ferroviario. Nel frattempo è stato deciso un nuovo programma di costruzione del materiale rotabile (il cosiddetto Pit) per 3.000 miliardi. Ma la legge ristagna in Parlamento per i contrasti tra i partiti, e alla fine il programma viene dalla «finanziaria» delegato al governo e all'Ente.
- 1986** Viene nominato ed entra in funzione il nuovo Consiglio di Amministrazione dell'Ente ferrovie, con criteri in parte discutibili. L'Ente elabora il nuovo ordinamento, prepara il progetto dell'alta velocità, delibera la costituzione di Ferrovie (società per parcheggi intermodali e servizi), prepara progetti di sviluppo di varie parti della rete. Ma tra ministero e Ente si apre un logorante braccio di ferro: l'ordinamento, sino a novembre, non è approvato, le delibere stentano a realizzarsi, si apre una nuova conflittualità tra i ferrovieri, con nuovi spazi per gli autonomi, non vi sono concreti miglioramenti della gestione, le ferrovie perdono traffico. Il Parlamento approva lo schema di Piano generale dei trasporti che pone al suo centro il rilancio ferroviario, e il programma per il materiale rotabile.

I comunisti s'interrogano sul lavoro dei ferrovieri

Dibattito alle Frattocchie sulle relazioni di Ciuffini, Caporali e Moretti - Concluderà il senatore Lucio Libertini

Operai, impiegati, tecnici, quadri, dirigenti delle Ferrovie, è con loro che dobbiamo costruire la riforma dell'Azienda Fs. Il rilancio, la trasformazione delle Ferrovie, nell'organizzazione produttiva e nella struttura, è parte del Piano generale trasporti, è oggetto della riforma e del nuovo ordinamento approvato dal consiglio d'amministrazione dell'Ente. Ma la concretizzazione di queste leggi e regolamenti non sarà né facile, né scontata. Ma solo perché il cambiamento che si richiede è profondo, investe tutti. L'organizzazione del lavoro, il modo di produrre, il ruolo dei quadri, dei tecnici.

Per questo, la commissione «Trasporti, casa, infrastrutture» ha, nella Direzione del Pci, promosso un seminario per discutere e rilanciare l'iniziativa politica su «Il lavoro nelle Ferrovie» che si terrà all'Istituto Togliatti di Frattocchie il 7-8 gennaio. La fase che attraversiamo è difficile. Il vecchio non regge più, ma il nuovo tarda a farsi strada. Da mesi l'Ordinamento aspetta di essere approvato dal ministro dei Trasporti. Le con-

tradizioni del governo fanno emergere l'assenza di volontà politica nel rilancio del trasporto pubblico. E mentre si prepara il rinnovo del contratto, i ferrovieri sono oggetto di una dura offensiva. Si accusano i lavoratori di inefficienza, del degrado del sistema. Vengono sospesi decine di lavoratori, si mettono in atto punizioni arbitrarie, si rimuovono 42 dirigenti senza alcun criterio valido, nonostante l'opposizione dei comunisti presenti nel consiglio di amministrazione. Il ministro del Lavoro dichiara inutili 100.000 ferrovieri e incompatibili con la riforma. Ma nel contempo vanta come risultato della sua politica per l'occupazione, l'assun-

zione decisa dall'Ente di 2.500 giovani con contratti di formazione e lavoro, per i nuovi spazi che si creeranno con la riforma. Tutto ciò ha più obiettivi. Si vogliono paralizzare i lavoratori con il ricatto del licenziamento. Si vogliono contrapporre gli interessi dei ferrovieri alla riforma. Quello che è certo è che ogni ritardo allo sviluppo delle ferrovie, all'aumento del traffico merci e passeggeri, sarà la vera minaccia per il lavoro, per la valorizzazione di risorse e di professionalità cresciute fra i ferrovieri e richieste dai giovani. Si vuole criminalizzare i lavoratori, non solo per scaricare le responsabilità del degrado

produzione attraverso investimenti in nuove tecnologie, una diversa organizzazione del lavoro, valorizzando professionalità e produttività, responsabilizzando e allargando gli spazi di autonomia decisionale? Quale nuova politica retributiva che premi produttività o professionalità? Quale nuovo ruolo dei quadri o dei tecnici? Come attuare l'autoregolamentazione in un nuovo rapporto fra azienda, personale ed utenza? Su questi interrogativi si concentreranno tre relazioni e varie comunicazioni. Le relazioni saranno tenute da Fabio Ciuffini su «Ordinamento e organizzazione del lavoro», da Guido Caporali su «Investimenti, nuove tecnologie e occupazione», da Mauro Moretti su «Democrazia industriale e relazione sindacale». Le dieci comunicazioni verranno discusse in commissioni di lavoro che si riuniranno alle 20,30 del giorno 12 dicembre. Il seminario sarà concluso da Lucio Libertini, responsabile della commissione «Trasporti, casa, infrastrutture».

Licia Perelli

SEA

Milano
Gli aeroporti
al futuro

Aeroporti
Linate e
Malpensa