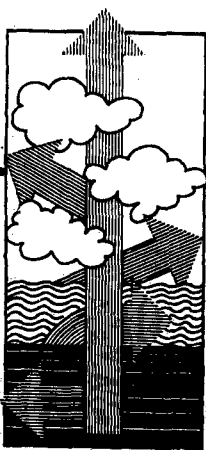


Tutto trasporti



Il risanamento può attuarsi sia tagliando la rete e mandando a casa ottantamila ferrovieri, sia con una strategia di sviluppo che allinei il nostro paese all'Europa. Altrimenti congestione, inquinamento, costi economici, sprechi energetici

Sulle ferrovie aperto lo scontro

Facciamo i conti Niente alibi

LUCIO LIBERTINI

Sulle ferrovie è aperto ormai, con chiarezza, uno scontro tra due linee. Nella maggioranza a cinque, nel governo e nell'Ente c'è chi accetta il risanamento attraverso il ridimensionamento: abbandonare alcune migliaia di chilometri; concentrare gli investimenti sulle linee a forte traffico; ridurre nella quantità e nella qualità lo stesso progetto dell'alta velocità, e rinunciare a una parte degli stessi investimenti previsti con la legge del Piano Integrativo; prepararsi a gestire una eccedenza di 80.000 ferrovieri, anche modificando la legge di riforma e introducendo la cassa integrazione.

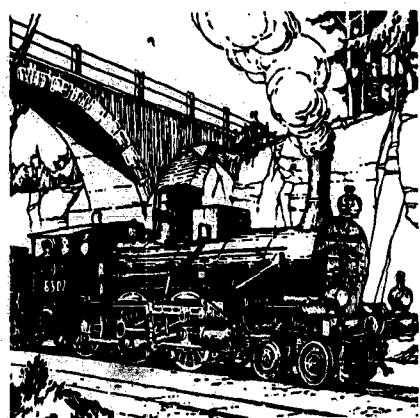
Ma c'è anche un'altra linea. Essa punta ad una modernizzazione dell'intero sistema ferroviario, attuando tutto il Piano Integrativo e la versione completa del progetto alta velocità; mira davvero ad un riequilibrio del sistema dei trasporti che ci allinei con i grandi paesi europei. Queste scelte riducono fortemente i problemi di occupazione posti dalla innovazione, e li rendono governabili con il turn-over e l'esodo agevolato degli inidonei.

La prima linea si innesta in una politica che difende la prevalenza schiacciante del trasporto su gomma, e tiene le ferrovie in una condizione di subalternità. La seconda linea realizza invece le indicazioni del Piano generale dei trasporti, cambia il sistema dei trasporti e il tipo di sviluppo. È questo il solo modo per impedire terribili danni al territorio e all'ambiente, per ridurre i costi delle imprese, per risparmiare notevoli quantità di energia. Ed è, lo sottolineo, una linea realistica, tanto da aver trovato tanta eco nel Consiglio e tra i dirigenti, quando è stata proposta con il loro «contropiano» dai nostri compagni Caporali e Ciuffini, oggi al vertice dell'Ente.

Non è vero che la scelta sia tra una linea finanziaria realistica e una linea finanziaria irrealistica e avventurista. Tutti e due i progetti puntano al risanamento, al riequilibrio tra costi e ricavi, e, in termini di ricavi, è assai più ambiziosa la proposta di Ciuffini e Caporali. Investire per risanare, o ridurre per risanare: ecco il dilemma. Resta da capire perché non si possano spendere 65.000 miliardi sino al 1992 e 108.000 sino al 1996, quando se ne sono spesi 300.000 per il sistema autostradale; perché sia insopportabile per il bilancio pubblico una maggiore spesa di meno di 3000 miliardi all'anno, come sarebbe l'onere dei mutui da accendere per il piano di espansione; perché si vuole tagliare per le ferrovie, ma poi ci si prepara a spendere a pieno piano per il raddoppio delle autostrade che si renderà inevitabile; perché non si voglia tener conto dei costi ambientali, di quelle delle imprese, e dei costi energetici; perché si abbandonino gli investimenti necessari e si sprechino grandi somme per fantomatici fondi per l'occupazione. C'è anche da capire perché non si voglia prendere atto che gli investimenti sulla rete commerciale si ripagano (il Tgv francese si è ripagato in nove anni), e che sul resto della rete, con ritorni più limitati, lo Stato provvede ad esigenze nazionali, come fa con le strade. Ed è stupefacente come non si raccoglia neppure l'offerta di gruppi di privati di concorrere all'investimento. O meglio, tutto è chiaro se la risposta è politica.

Certo, oggi le Ferrovie non hanno la capacità di spesa che noi oggi proponiamo. Ma non c'è un limite divino per tutto questo, e le misure che noi proponiamo adeguerebbero la capacità di spesa ai compiti nuovi. Altrimenti non si capisce perché si sia fatta la riforma, e a che cosa serva l'Ente, che si ridurrebbe ad una serie di nomine, incarichi, cospicue indennità, mentre tutto il resto continua come prima.

Sono bastati timidi accenni di riforma per invertire la tendenza e accrescere il traffico ferroviario. C'è in Italia una enorme domanda potenziale di ferrovie. È un peccato contro natura mortificarla. Ecco perché l'Ente, neppure se vuole, può decidere, moschisticamente, un proprio ridimensionamento. La parola ora tocca al governo, al Parlamento. A ciascuno, con nettezza, le proprie responsabilità.



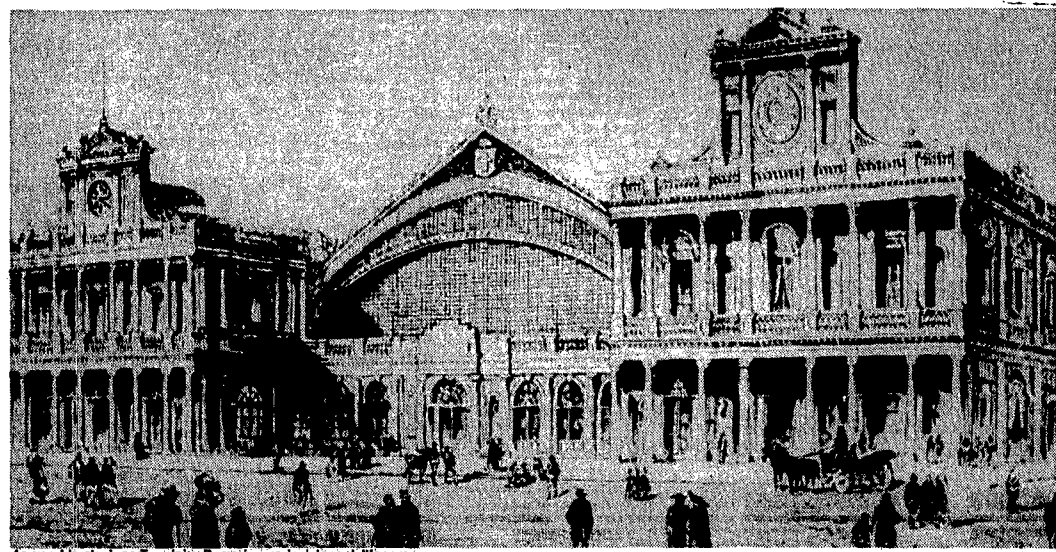
Una opposizione che incida l'insero «Tutto trasporti» comparirà da oggi regolarmente ogni mese.

Perché questo insero? Per due motivi. Prima di tutto perché quella dei trasporti è una grande questione nazionale, che merita una speciale attenzione. Come è emerso bene nella II Conferenza nazionale dei trasporti, l'attuale sistema dei trasporti, fondato sul predominio indiscriminato della motorizzazione privata, conduce ad un vero dramma per il nostro paese, anche perché da oggi al 2000 si prospetta un enorme aumento dei passeggeri e delle merci. Un dramma fatto di paurose congestioni, di squilibri, di costi che spingono l'economia fuori mercato, di spreco energetico, di pesante inquinamento ambientale. Tutto ciò è fortemente aggravato dalla

scadenza del 1992, anno della unificazione economica europea, all'interno della quale il nostro sistema dei trasporti è vecchio, un vero vaso di coccio tra i vasi di ferro. La trasformazione del sistema dei trasporti in direzione della integrazione e della intermodalità, con un forte equilibrio verso il mare e la ferrovia, è una grande questione nazionale. E questa battaglia va seguita con continuità, con una ampiezza di informazioni che sin qui è gravemente mancata. Cercheremo di dare notizie sulla politica dei trasporti, sullo sviluppo della tecnologia, sulla contrattazione, sulla organizzazione del lavoro, sugli investimenti.

Ma il secondo motivo di questo insero è il rinviramento del ruolo dei comunisti. L'oppo-

sizione al governo pentapartito, l'alternativa, l'unità delle forze di progresso non si costruiscono con gli slogan o con parole di ordine generiche, ma con una iniziativa e con un movimento che incidano sulla realtà, sui rapporti di forza, e mobilitino i lavoratori e la pubblica opinione. L'opposizione, se è tale, deve incidere sul reale. Ma, per questo sono essenziali le informazioni, precise, puntuali: informazioni che non sono mai neutre. L'Italia è imbavagliata dalle menzogne e dalla confusione che semina i mass media asserviti al potere, e ciò crea disorientamento, e anche inerzia. Certo, un insero mensile è ancora poco, ma è un primo tentativo di rompere la cortina della disinformazione. Un tentativo che crescerà se avrà la collaborazione di tutti.



La vecchia stazione Termini a Roma in una incisione dell'epoca

Trasporti su rotaia più moderni

Una ferrovia «più grande e moderna» può e deve giocare un ruolo centrale nel sistema dei trasporti italiano recuperando ad un modo intrinsecamente più sicuro, meno costoso, meno energivoro e dannoso per l'ambiente, una quota prevalente di decisivi segmenti di mercato.

Ma nessun servizio di pubblico trasporto riesce a divenire attrattivo se resta al di sotto di una soglia minima di efficienza. Occorrono più treni (viaggiatori e merci), più capacità, più velocità.

Treni viaggiatori con velocità commerciali di 120-180 km/h (e velocità di punta di 200-250-270 km/h) per servire le relazioni interregionali nazionali al di sotto dei 6-700 km (in un Paese come l'Italia si tratta della maggioranza) con tempi di percorrenza non superiori a 3 ore, 3 ore e mezzo, pienamente competitivi con l'aereo e tali da surclassare autobus e auto.

Più treni sugli itinerari oggi in situazione di congestione (Napoli-Milano, Torino-Milano, tratto centrale linea adriatica, Padova-Mestre, tratti di adduzione alle principali aree metropolitane etc.) con cadenzamenti regolari estesi a tutta la giornata e a tutti i tipi di servizio, intercity, treni regionali e locali.

Anche le merci dovranno andare più veloci (tempi di resa entro le 36 ore in Italia, entro le 48 in Europa) e, soprattutto, il numero dei treni merci (con carico utile maggiorato) dovrà più che raddoppiare.

In termini di volumi di traffico gli obiettivi possibili se venisse raggiunta questa soglia d'efficienza sono: 60% dei passeggeri km veloci; 40% dei passeggeri km sui traffici suburbani e regionali interessanti le aree metropolitane; 11% dei passeggeri su tutte le percorrenze; 18% delle merci complessive; 50% delle merci a lunga distanza e sui percorsi intereuropei.

I prossimi quattro anni saranno decisivi, fra l'altro, per tutti gli assetti urbani nazionali. Un forte riposizionamento delle ferrovie italiane sul mercato del trasporto e la riacqui-

stata centralità del modo, potranno rendere credibili programmi e piani urbanistici che siano nuovamente basati sul ruolo determinante della Ferrovia al servizio dei traffici da verso, e all'interno delle aree metropolitane (si pensi solo al possibile ruolo della ferrovia a Napoli, Roma, Milano, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Venezia, Bari etc.) con forti sinergie con i programmi in corso sulle reti delle ferrovie concesse e di quelle metropolitane. Anche l'assetto del trasporto aereo nazionale potrà risultare diverso in rapporto alla presenza o meno di una rete ad A.V. e delle nuove linee ferroviarie di adduzione agli aeroporti. Un possibile riparto del mercato passeggeri veloci potrebbe consentire una migliore finalizzazione dei due modi che, da concorrenti, diverrebbero complementari e integrati.

Ma una ferrovia più grande e più moderna dovrà non solo trasportare di più: essa dovrà e potrà anche costare molto meno di oggi alla collettività. Meccanizzazione, automazione, un processo generale di innovazione tecnologica in tutti i settori - dai piazzali di stazione agli uffici, dai sistemi di manutenzione dei binari a quelli del rotabile - nuovi ro-

tabili per il trasporto veloce, per i traffici pendolari, per quelli combinati strada-rotaia... E quello che stanno facendo tutte le Ferrovie europee che, pur partendo da dotazioni tre volte superiori alle nostre e con invidiabili posizioni sul mercato del trasporto, stanno varando ulteriori massicci piani di potenziamento. Il piano presentato dai consiglieri dell'Ente Fs Caporali e Ciuffini, in contrapposizione a quello che viene ufficialmente proposto dall'Ente Fs (una rassegna operazione «ferrovia rattrappita» - tutta tagli di linee, di personale, di servizi) si articola in due fasi: un programma «d'urto» dal 1988 al 1992 e un programma di completamento, dal 1993 al 1996.

Nel programma «d'urto», trovano ampio spazio quegli interventi che hanno un ritorno immediato: un'operazione di ammodernamento tecnologico (segnalamento, telecomunicazioni etc.) diffusa a tutta la rete (5000 miliardi); una massiccia iniezione di nuovo materiale rotabile - pendolini, treni ad A.V., nuovi carri merci e nuove locomotive - (6800 miliardi); la creazione di una rete di interporti per il trasporto combinato strada-rotaia-mare, con l'acquisto di carri

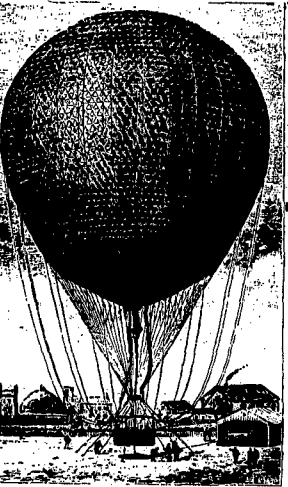
speciali, nuove navi traghetto (2500 miliardi), la riqualificazione delle dieci principali stazioni e dei principali scali di smistamento (1050 miliardi), il potenziamento e il raddoppio di tutti gli itinerari a priorità europea (32825 miliardi). Contemporaneamente, tutti gli interventi del vecchio Piano Integrativo (che, secondo legge, doveva già essere completato) non compresi entro il programma «d'urto» andranno proseguiti (4000 miliardi) e completati, tutti, entro il 1996. Oltre ad interventi di velocizzazione (1000 miliardi) e l'eliminazione in una prima fase di passaggi a livello per 800 miliardi. Diecimila miliardi andranno a «rinnovi migliorativi» - estesi a tutta la rete - utilizzando il personale Fs in opere di potenziamento e ammodernamento della rete; una alternativa «costruttiva» al licenziamento prospettata dall'Ente.

Il Piano 1993-1996, dovrebbe completare l'opera di adeguamento della rete ferroviaria italiana ai livelli europei. Sono previsti nuovi modelli organizzativi per aumentare la capacità di spesa; ampia delega alla struttura tecnica dell'Ente con la costituzione di unità speciali per progetto (in

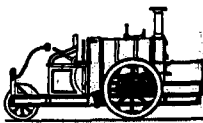
pratica, su ogni linea da potenziare uno staff tecnico con ampia autonomia decisionale, finanziaria, contrattuale), la costituzione di una Engineering delle Ferrovie per la costruzione (solo la costruzione però) delle linee ad A.V., eventualmente aperte a capitali privati di rischio, l'organizzazione di unità produttive per i rinnovi migliorativi, un'ampia delega ai compartimenti e agli impianti di produzione per tutti gli interventi di diffusi sui 16.000 km della rete italiana.

Il Piano dei consiglieri comunisti si pone l'obiettivo di confermare gli impegni che le Fs e lo Stato italiano hanno preso - sia in sede europea che con Regioni ed Enti locali - per la realizzazione del Piano Integrativo (un obbligo di legge si badi bene) ed aggiunge nuovi interventi - quali l'alta velocità - la cui necessità era stata già prevista dal Piano Integrativo (che era un'anticipazione di un «piano poliennale» da vararsi successivamente) - confermata poi con legge (programma per l'alta velocità - legge finanziaria '86 e '87) o, la realizzazione dell'intermodalità strada-rotaia, indicata espressamente dal Piano Generale dei Trasporti.

La differenza tra questo Piano di rilancio e quello di recessione sarebbe di appena il 5-6% sui conti complessivi dell'Ente Fs! Una differenza, fra l'altro, che potrebbe essere completamente riassorbita se la domanda rispondesse positivamente (ma già oggi ve ne sono tutti i segni) al potenziamento dell'offerta ferroviaria. Un piccolo rischio da correre e, in cambio, la certezza di un assetto del trasporto italiano radicalmente diverso e migliore, la salvaguardia dell'occupazione di 200mila ferrovieri e di un indotto, tutto di alto livello tecnologico, di almeno altri 300 mila lavoratori. Ci possono essere dubbi allora? O qualcuno, come l'attuale presidente Ligato, che dovrebbe lavorare al potenziamento della ferrovia ritiene di guadagnare «galloni» politici esibendo la sua capacità (o velleità?) di manovrare la scure dei tagli indiscriminati?



Centomila firme per cambiare l'Ente Fs



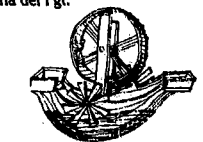
Nei prossimi giorni una delegazione di ferrovieri di varie regioni italiane sarà a Roma per consegnare alla presidenza del Consiglio e al Parlamento le centomila firme raccolte in calce alla petizione dei ferrovieri comunisti, che richiede un cambiamento forte del sistema dei trasporti e un mutamento delle politiche dell'Ente Fs. Le firme sono state raccolte tra ferrovieri e utenti. Questa sottoscrizione è un momento saliente della battaglia comunista per il rilancio ferroviario.

Il Cipet al varo di palazzo Madama?



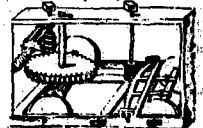
Un comitato ristretto della VIII commissione del Senato sta esaminando il provvedimento che istituisce il Coordinamento interministeriale per la politica dei trasporti. La Commissione ha deciso di accantonare il progetto Mannino e di lavorare sul disegno di legge di iniziativa parlamentare Bernardi, Libertini e altri, che è un passo più decisivo verso il ministero unico dei Trasporti, che assegna funzioni importanti alla segreteria del Pgt.

Darsena Toscana cresce il porto di Livorno



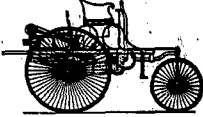
Il porto di Livorno, dopo una lunga battaglia, ha ottenuto un importante finanziamento del Fio per la costruzione della Darsena Toscana. Intanto notevoli prospettive si sono aperte per il porto nelle relazioni commerciali con la Cina. Livorno, priva di sovrastrutture burocratiche, e grazie alla intraprendenza della Compagnia portuale, si sviluppa ancora, dopo essere già divenuto il primo approdo mediterraneo per i containers (oltre 550.000 pezzi).

Si sviluppa il traffico ferroviario italiano



I dati del primo quadrimestre 1988 confermano la tendenza in aumento del traffico merci e passeggeri delle Ferrovie italiane che si era già registrata nel 1987, invertendo finalmente una tendenza negativa consolidata. La crescita sarebbe pari al 4,5% per le merci e al 3% per i passeggeri. Particolare successo hanno avuto gli intercity, e forme di trasporto merci più orientate al mercato. È bastato un timido assaggio di riforma per cominciare a cambiare le cose, nonostante i troppi limiti e le troppe distorsioni.

Interventi selezionati per la grande viabilità?



La commissione Lavori pubblici della Camera dei deputati sta esaminando un provvedimento che mira a riorganizzare e selezionare, secondo una precisa scala di priorità gli interventi sulla grande viabilità, usando fondi già disponibili. Al provvedimento lavorano, per il Pci, l'on. Bulteri, e il senatore Lotti.

Disegno di legge dei comunisti per il Po



I senatori Lotti, Libertini, Senesi hanno presentato un disegno di legge che finanzia un primo stralcio del piano poliennale per la rete idroviaria padana-veneta, finalizzato a migliorare la navigabilità del Po da Cremona a valle. La spesa prevista è di 109 miliardi.



Insero a cura di CLAUDIO NOTARI

Riparto della spesa per il piano prioritario	
Ammodernamento tecnologico diffuso	5.000
Materiale rotabile	6.800
Trasporto intermodale	2.500
Riqualificazione stazioni e scali	1.050
Potenziamento e raddoppio degli itinerari a priorità europea (compresa A.V.)	32.825
Interventi di velocizzazione linee	1.000
Proseguimento piano integrativo	4.000
Rinnovi migliorativi	10.000
Eliminazione passaggi a livello (1° fase)	800
TOTALE	63.975