

**Tutto trasporti**

Intervista a Lucio Libertini, responsabile della commissione Trasporti, casa e infrastrutture del Pci  
«Il problema centrale è quello di portare il sistema ferroviario a livello degli altri paesi europei»

# La verità sulle Ferrovie

Le ferrovie sono state in queste settimane all'ordine del giorno, tra polemiche, onori, confusioni. Chiediamo al compagno Lucio Libertini, responsabile della Commissione trasporti, casa, infrastrutture, della Direzione del Pci di farci il punto della situazione.

Prima di tutto, inizia Libertini, sottolineando la confusione della quale, invece, chi voglia discutere seriamente il problema, deve liberarsi. Un esempio tra tanti: Amato, discutendo con Reichlin alla festa de l'Unità ha detto di volere l'aumento delle velocità medie, e che altri invece vorrebbero l'alta velocità. Ebbene, questa è una affermazione semplicemente priva di senso. Il progetto dell'alta velocità è costituito prima di tutto da raddoppio (sino a quattro coppie di binari) degli assi fondamentali, da Battipaglia a Milano, da Torino a Venezia, con successive estensioni al Sud. Questo significa che su questi assi passeranno non più 220 treni al giorno, ma 440; e anche più, perché un opportuno modello di esercizio può sfruttare al meglio quattro coppie di binari, con una gerarchia di traffico (sulla linea nuova i treni più veloci, ad esempio, i treni merci «bloccati la notte»). Amato dovrebbe spiegare come si aumenta la velocità media senza il raddoppio della linea, che oggi è congestionata. Su una strada di campagna tutti vanno più lenti, su di una autostrada tutti vanno più veloci. Ebbene, si tratta appunto di fare le autostrade delle ferrovie; se le si fa, tutto cambia, se non le si fa, tutto resta come prima. È solo in questo quadro che si colloca l'entrata in servizio del materiale rotabile veloce, che poi è il materiale del futuro. Ed inoltre è chiaro che nel nostro programma i quadruplicamenti connessi all'alta velocità (non qualche treno di lusso, ma un trasporto di massa, come in Francia e in Giappone) stanno insieme al raddoppio e alla modernizzazione di tutta la rete commerciale, e alla riabilitazione della rete secondaria.

**D'accordo, tanta confusione. Ma quale è, allora, il problema centrale?**

È quello di portare il sistema ferroviario italiano a livello di quelli di altri grandi paesi europei. Francia e Germania, per esempio, trasportano su ferrovia 108 miliardi di Tk ciascuna; l'Italia solo 19 (noi siamo al 10% del totale del traffico, tedeschi e francesi al 30%). E questo indica lo scoglio che ci separa da tutti i servizi e a tutti i parametri. Il sistema ferroviario italiano è un terzo di quello che dovrebbe essere. E si tenga presente che gli altri paesi europei non stanno fermi, al contrario stanno rilanciando le ferrovie. Ad esempio, nel 1994 sarà pronto un sistema europeo di alta velocità che collegherà tutte le capitali (Italia esclusa) e raggiungerà anche Londra, con il tunnel sotto la Manica, esclusivamente ferroviario. Vogliamo triplicare o no le ferrovie sotto il profilo della qualità e della quantità? Ecco il punto. Se non lo facciamo saremo fuori dall'Europa e pagheremo prezzi terribili in termini di territorio, ambiente, costi per l'economia, costi energetici. Tutto il resto sono parole in libertà.

**Ma si obietta che si tratta di un impegno enorme, e**

«... dunque è facile opporgli le difficoltà finanziarie del paese. L'impegno, ribatte Libertini, è grande, non c'è dubbio. Il programma presentato dai consiglieri Caporali e Ciuffini prevede 110.000 miliardi di investimenti. Ma l'Italia degli anni Sessanta, che era più «piccola» dell'attuale, realizzò negli anni 60 e 70 impegni ancora più grandi costruendo la rete autostradale (350.000 miliardi). E l'Italia post-risorgimentale costruì l'attuale sistema ferroviario. Se l'obiettivo è davvero prioritario, perché l'Italia non può fare oggi quello che ha fatto nel passato? Vorrei ricordare che la Svizzera da sola sta investendo 50.000 miliardi per ammodernare il suo sistema ferroviario. D'altronde non è che nel bilancio statale si debbano trovare, subito, 110-120 mila miliardi necessari. Le opere si finanziano con mutui, attraverso gli anni. Il programma presentato dai consiglieri comunisti all'Ente Fs prevede un aggravio annuo per il bilancio inferiore ai 4000 miliardi. Se poi non si fanno le ferrovie, occorrerà comunque fare le strade, che nessuno ci regalerà, e che costano altrettanto, mentre le imprese supporteranno costi addizionali per i trasporti e cresceranno inquinamento, congestione, spreco energetico. Rinunciare alle ferrovie non vuol dire spendere meno, ma spendere male.

**Tuttavia sono in molti a ritenere che le ferrovie costano già oggi molto allo Stato. È vero, in proposito, la cifra di 15.000 miliardi?**

È una cifra inesatta, propagandistica. Il deficit proprio dell'Ente Fs si aggira sui 1500 miliardi annui. Poi ci sono sei-settemila miliardi che lo Stato eroga all'Ente per gli obblighi di servizio che gli impone (tariffe scontate per pendolari, trasporti di treni militari, tariffe sociali in generale e così via). E quindi abbiamo gli investimenti, che in tutti i paesi sono a carico dello Stato, e che spesso sono un onere fittizio, perché la loro realizzazione slitta nel tempo. È questo bilancio globale che occorre comunque risanare, riducendo nettamente l'onere per lo Stato. Ma questo si può fare sbaraccando le ferrovie, oppure sviluppandole e rilanciandole. Il Tgv francese si è rivelato in nove anni le ferrovie più moderne hanno tutte un rapporto costo-ricavi fortemente migliore del nostro.

**Ma ci sono i «rami secchi», le linee a scarso traffico, i treni-fantasma...**

È una pura sciocchezza sotto il profilo tecnico (e non solo sotto quello sociale) considerare la rete secondaria un peso morto. È sciocco o ipocrita ragionare delle cose come sono dopo mezzo secolo di abbandono, e non guardare invece alle trasformazioni necessarie. Una notevole parte della rete secondaria, oggi in condizioni di degrado, può avere una decisiva funzione nel trasporto regionale, internazionale e delle aree metropolitane, come provano tutte le esperienze dei paesi avanzati; e dunque, occorre ammodernare queste linee, e renderle capaci di attivare e sopportare grandi volumi di traffico, perché ciò risponde a una vitale esigenza. Poi vi è una parte minore di questa rete che è

una politica sciagurata ha condotto le nostre ferrovie allo sfascio. Nella discussione attualmente in corso c'è una grande confusione. Il problema principale - afferma il responsabile della sezione Trasporti del Pci - è quello di portare il sistema ferroviario a livello di quello degli altri paesi

europei. Il 30% del traffico in Germania e in Francia, viaggia in rotaia. In Italia appena il 10%. Si fa un gran parlare del deficit. Ma qual è invece quello reale. Prospettive diverse e alternative. La cacciata dei ferrovieri, una crociata che mira allo smantellamento del settore.

smantellamento delle ferrovie. Il colmo è poi che, a proposito di questo esodo, si facciano circolare ad arte prospettive di pensionamenti dorati; non solo tutto ciò non ha base nei fatti, ma l'allontanamento dei ferrovieri (per il quale si ventila la cassa integrazione) sarà un momento di una più generale politica repressiva, come insegna l'esperienza Fiat.

**Quando parli delle ferrovie come asse di un sistema più complesso, ti riferisci al problema della «holding» e delle società miste?**

La legge 210 autorizza l'Ente a costituire una serie di società miste con privati e con altri Enti per sviluppare attività connesse con le ferrovie: centri intermodali, cabotaggio, riqualificazione delle stazioni, la stessa costruzione dell'alta velocità. Noi siamo favorevoli a questa soluzione, e anzi sproniamo l'Ente a realizzarla. Siamo invece contrarissimi allo smembramento dell'Ente in tante società alle quali partecipino i privati. Questa operazione, invece che l'espansione del sistema ferroviario, persegue obiettivi di potere, e mira in realtà a privatizzare le parti ricche delle ferrovie, e a smantellare il resto. Su questo punto c'è un forte scontro. Vorrei ricordare che le ferrovie europee non hanno fatto questa scelta; di privatizzazione si è parlato solo in Inghilterra, e i risultati non sono buoni.

**Ma come si può realizzare lo sviluppo che chiedono i comunisti con un Ente che tanti dicono allo sfascio? Mi riferisco anche all'articolo scritto in proposito da Scalfari su «la Repubblica».**

Le ferrovie sono state condotte allo sfascio da una politica sciagurata che dura da mezzo secolo. È strano che certi commentatori non se ne siano accorti sino ad oggi. Lo sfascio non nasce dalla riforma e dall'Ente, e invece la riforma e l'Ente debbono servire a combattere lo sfascio. Se si guardasse alla realtà dei fatti si vedrebbe che, con l'Ente, c'è stato un miglioramento della gestione, ma netto, nonostante i tagli della «finanzia» dello scorso anno. Da due anni si è invertita la tendenza al calo del traffico di passeggeri e merci (per le merci le Fs sono risalite da 17 a 19 miliardi di Tk); sono cresciute fortemente le entrate; sono stati istituiti gli intercity che riscuotono un forte successo commerciale; e si sono cominciati a ridurre gli orari; sono sorti progetti di nuove linee, e si sono negativi tuttavia presenti oggi nelle Fs sono viceversa quelli del passato.

**Allora è soddisfatto della gestione dell'Ente?**

Siamo terribilmente insoddisfatti, invece. I dati positivi sono nettamente insufficienti, persistono la maggior parte dei dati negativi, e si sono create situazioni preoccupanti: parlo della burocratizzazione, dell'inerzia, dello spreco, della lottizzazione, delle malattie dell'azienda. Di questo passo non riusciremo certo a raddrizzare la situazione. Occorre cambiare passo. Abbiamo raccolto centomila firme di ferrovieri e utenti sotto una petizione che chiede il cambiamento della gestione. Questa è la nostra «soddisfazione».

**Però vi siete opposti al**

commissariamento dell'Ente Fs, e qualche giorno ha scritto che avete difeso Ligato.

Noi non difendiamo nessuno, salvo le ferrovie. Come si sa, noi ci siamo nettamente opposti al piano Ligato. Ma coloro che volevano e vogliono il commissariamento, non agiscono per migliorare le ferrovie. Obbediscono a logiche di potere, e vogliono mettere i sigilli all'Ente, porlo sotto sequestro e avviarlo alla liquidazione. A questo ci siamo opposti. I profondi cambiamenti che sono necessari deve deciderli il Parlamento, alla luce del sole, cambiando l'assetto dirigente, in stretta connessione con un grande piano di rilancio. Non siamo così ingenui da cadere nella trappola del commissariamento.

**Dunque, non chiederete le dimissioni dei consiglieri comunisti dell'Ente?**

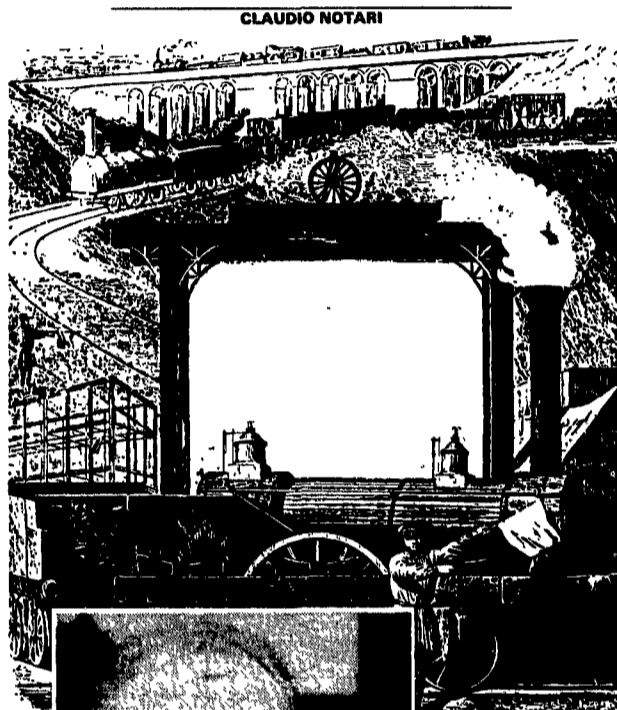
È perché mai? Sono tecnici qualificati e capaci, conducendo una giusta battaglia per il rilancio ferroviario, lavorano con impegno. Di più, essi non rispondono a un partito, ma allo Stato, alla collettività, e alla loro coscienza professionale. Il rapporto con il Pci è solo una loro intima coerenza ideale, non una dipendenza.

Per ciò che riguarda essi devono restare al loro posto e lavorare serenamente per le ferrovie. Dietro le sollecitazioni alle dimissioni vi è l'ingenuità di chi, a sinistra, vorrebbe che ci arrossassimo in una incontaminata torre d'avorio, in un nuovo Aventino; ma soprattutto vi è la provocazione che viene dai nemici dello sviluppo ferroviario. Infine, sono certo che i nostri compagni, se non vedessero più esistere le condizioni per un loro serio lavoro, seppure tra duri contrasti, trarrebbero da sé le conseguenze, senza attendere ordini che non siamo noi a dare a dipendenti dello Stato.

**Da ultimo, molti si chiedono: potrete vincere questa battaglia?**

Non lo so. Non si possono dare le battaglie che si è certi di vincere, ma tutte quelle che sono necessarie. L'avversario è forte. C'è una coalizione di grandi corporazioni come Fiat e In, la lobby autostradale, tutti coloro che vogliono mettere le mani sull'immenso patrimonio delle ferrovie. Le lotte tra democristiani e socialisti per il controllo del settore destabilizzano tutto; Amato, ad esempio, spara al cavallo per colpire il cavaliere. Sarà duro passare.

**Ma vi sono anche grandi forze da mobilitare. I ferrovieri, i lavoratori dei trasporti, ancor più milioni di utenti attuali e potenziali, tutti coloro che vogliono difendere territorio e ambiente. Queste forze non sono solo comuniste, sono presenti ovunque. Grazie ad esse abbiamo sin qui sbarrato la porta allo smantellamento, abbiamo conquistato la legge di riforma, e i piani di investimento che ora si vorrebbero tagliare. Bisogna però che il partito sia unito, informato, mobilitato, sapendo che non si tratta di un problema dei ferrovieri, ma di una grande questione nazionale. Se ci mobilitassimo sul serio, sino in fondo, concorreremmo a costruire con altri uno schieramento che può vincere. Prima di tutto, come ho detto all'inizio, occorre superare la disinformazione e la confusione.**



CLAUDIO NOTARI



Lucio Libertini

davvero a traffico limitato. Ma anche qui lo Stato ha l'obbligo di assicurare i collegamenti sul territorio, e, se non lo fa con le ferrovie, lo farà con costose autolinee sovvenzionate dalla mano pubblica. Uno studio tecnico dell'Ente Fs prova che per quasi tutti questi itinerari è economicamente conveniente la ferrovia, se essa cambia il modello di esercizio e adotta determinate innovazioni. Coloro che parlano dei «rami secchi», o vogliono smantellare le ferrovie in omaggio alla gomma, oppure hanno interesse a lucrare sulle sovvenzioni alle autolinee. C'è qualche linea ferroviaria da sopprimere, ma ce ne sono diverse da costruire, e c'è un gran lavoro da fare per ammodernare la rete secondaria, e attrezzarla ai suoi compiti.

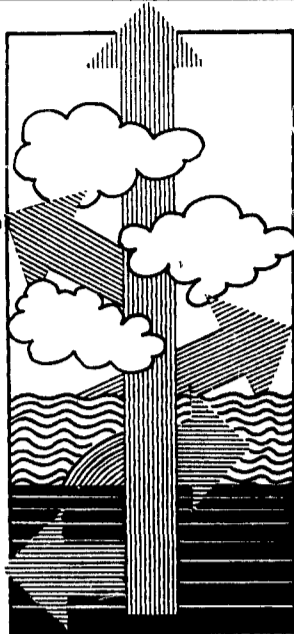
**Si parla, però, di affidare questi compiti alle Regioni.**

Con quali uomini e con quali mezzi le Regioni gestiranno questa rete? Forse lo Stato trasferirà i ferrovieri alle Regioni, e stanzierebbe per esse adeguati investimenti? Non mi sembra che sia così. E, in ogni caso, sarebbe meglio che gli investimenti li facesse l'Ente Fs, e che fosse mantenuta quella unità di rete che è un grande vantaggio tecnico. D'altronde negli altri paesi avanzati sono sempre le ferrovie statali a gestire la rete nella sua totalità. No, il passaggio della rete secondaria alle Regioni affida a queste ultime solo la redazione di un atto di morte. Tutt'altra cosa è associare le Regioni alla programmazione della gestione ferroviaria, nella logica del trasporto integrato: questa è la soluzione giusta adottata anche altrove.

**Queste prospettive, diverse e alternative, che balenano dalla cacciata di 40.000 o 80.000 ferrovieri è l'emblema di una crociata che mira allo**

**in rapporto con le decisioni sulla occupazione. Ligato, ad esempio, dichiara un «esuber» di 45.000 lavoratori.**

L'Italia, l'ho detto, ha un traffico ferroviario pari ad un terzo di quello tedesco e francese, e ha pressappoco lo stesso numero di ferrovieri di quei due paesi. Dunque, se arriva l'innovazione, moltissimi ferrovieri, anche più di 45.000, resteranno senza lavoro. Ma, se le ferrovie italiane si porteranno a livello europeo, e diverranno l'asse portante di un sistema intermodale, non vi saranno serie eccedenze di personale, ma vi saranno soltanto problemi nella fase di transizione, governabili con il turn-over, con l'esodo incentivato degli inidonei, con la qualificazione professionale. Ma la cacciata di 40.000 o 80.000 ferrovieri è l'emblema di una crociata che mira allo



## Il Senato discute i parcheggi

Entro i primi di ottobre la commissione Trasporti e Lavori pubblici del Senato dovrà assumere una decisione sulla legge per la costruzione di parcheggi, che è al suo esame dal giugno scorso. La commissione ha sinora praticamente riscritto il testo che era stato presentato dal ministro Tognoli, accogliendo molte delle richieste del Pci, e inserendo nel provvedimento la rivalutazione delle sanzioni. Ma rimane nella legge un esorbitante accentramento di poteri nelle mani del ministro, a scapito del ruolo dei Comuni, e non si riesce a capire come il finanziamento dei parcheggi si collochi all'interno del finanziamento dei trasporti urbani, che la Finanziaria sembra tagliare svergognamente. A questi interrogativi è subordinata la concessione della sede legislativa in commissione da parte dei comunisti, senza la quale non scatta, per ora, il disco verde per la legge.

## Due dibattiti sulla situazione delle ferrovie

Tramonti dibattiti sui trasporti avvenuti nelle scorse settimane, spiccano due confronti sulle ferrovie che hanno avuto luogo, con una grande partecipazione di pubblico, alla Festa nazionale della città di Firenze e alla Festa dell'Unità di Modena. Al primo hanno preso parte il senatore Libertini, i consiglieri di amministrazione dell'Ente Fs Caporali e Ciuffini, il dirigente della Cgil De Carlini. Al secondo dibattito erano invece presenti Sergio Garavini, Lucio Libertini, Lorenzo Ligato e il ministro dei Trasporti Santuz. Le due iniziative hanno in sostanza lanciato una campagna di massa del Pci per la difesa e lo sviluppo del sistema ferroviario, attaccato dal governo.

## Si decide sui centri intermodali

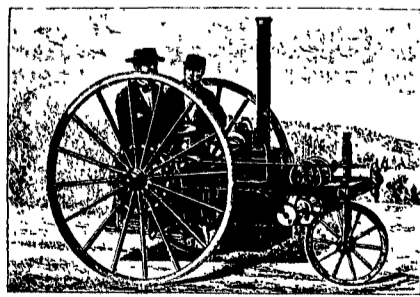
Alla Camera dei deputati, in commissione, si è aperto il dibattito sulla legge che dovrebbe disciplinare e finanziare la costruzione dei centri intermodali, essenziali per un sistema integrato di trasporti. La discussione è complessa perché forze della maggioranza tendono a costruire i centri intermodali tutto-gomma, escludendo le ferrovie, o a distribuire finanziamenti a pioggia, di stampo clientelare. Parallelamente l'Ente Fs ha deciso di realizzare uno studio per definire una rete ottimale di centri intermodali. Intanto a Milano è stato sciolto il nodo che riguardava quel grande centro intermodale di primo livello: esso sorgerà a Lodi, chiarella-Segrate, con una larga partecipazione dell'Ente Fs, degli operatori economici, delle autonomie locali.

## Bloccato il provvedimento sulla viabilità

Tramonti dibattiti, sollecitati dal Pci, era stato raggiunto un accordo per individuare e finanziare anche con i fondi giacenti che l'Anas non riesce a spendere, alcune opere prioritarie che completano i vitali itinerari viari; e il ministro Ferri aveva travasato questo accordo in un decreto legge, che sarebbe stato facilmente convertito in legge dal Parlamento. Ma, all'improvviso, il decreto è stato bloccato e accantonato, e da esso sono state stracciate solo alcune opere, inserite nel famigerato decreto sui mondiali di calcio. I senatori Lotti e Visconti hanno ora chiesto, a nome del Pci, che il governo si presenti in quel ramo del Parlamento per spiegare il suo atteggiamento scorretto, e perché si possa decidere un recupero del provvedimento. Tra le opere «fulminate» dal decreto dei mondiali c'è quella autostrada del Frejus il cui completamento è essenziale per salvaguardare un vasto territorio da un torrente di Tg che ogni giorno scende in Italia attraverso la galleria del Frejus.

## Accordo Med-Atlantic tra armatori

Gli armatori Italia (Finmare), Evergreen, Costa Container Lines hanno raggiunto una intesa per svolgere in comune un servizio «hot-charter» per portacontenitori, denominato Med-Atlantic. Il servizio, settimanale, attraverso l'Atlantico, toccherà nel Mediterraneo uno o due porti spagnoli, un porto francese, e due porti italiani (quasi certamente Spezia, e poi Genova o Livorno). Dal giugno 1989 svolgeranno il servizio due portacontenitori da 1.800 teu e due da 2.224 teu.



## Con i lavoratori, per la riforma

**I comunisti sostengono la lotta dei lavoratori per la riforma dei trasporti. In proposito c'è stato questo comunicato della Segreteria del Pci.**

Gli scioperi promossi in questi giorni unitariamente dai sindacati confederali costituiscono un momento importante della lotta per un nuovo e moderno sistema dei trasporti, nella quale i comunisti sono impegnati nel paese e in Parlamento.

Le agitazioni implicano certamente, nell'immediato, disagio agli utenti, che occorre alleviare in ogni modo possibile, ma hanno per oggetto grandi questioni che riguardano gli stessi utenti e l'intero paese. Il diritto alla mobilità, la salvaguardia e la

promozione dell'ambiente e del territorio, la vita e l'organizzazione delle aree urbane, la riduzione dei consumi energetici, un ruolo attivo e davvero moderno dello Stato.

Occorre una grande svolta nel sistema nazionale dei trasporti, anche per consentire all'economia italiana di partecipare all'unificazione europea in condizioni di adeguata competitività. Ma il governo è incapace di procedere in questa direzione.

La politica errata del governo, obbediente agli interessi di grandi corporazioni e paralizzata da lotte intestine di potere, può essere superata solo con un forte movimento di lavoratori e utenti e con la convergenza delle forze progressiste. I comunisti sono vivamente

preoccupati per la conflittualità incoerente che esiste nei servizi di trasporto. Ma da questa condizione è possibile uscire solo se il sistema dei trasporti viene riformato, se il governo non lascia marciare per mesi le vertenze sindacali, se nasce e si sviluppa una politica che faccia valere i grandi interessi collettivi e i motivi della solidarietà.

Per queste ragioni la Segreteria del Pci esprime viva solidarietà ai lavoratori del trasporto impegnati in una vertenza di interesse nazionale, fa appello agli utenti perché comprendano le ragioni di fondo di questa lotta; invita tutti i comunisti e le loro organizzazioni a mobilitarsi a sostegno della riforma complessiva dei trasporti.

