

PUnità

Giornale del Partito comunista italiano
fondato
da Antonio Gramsci nel 1924

La lobby dell'auto

LUCIO LIBERTINI

La vicenda della sicurezza stradale e dei limiti di velocità è scaduta nel ridicolo, per il disimpegno del pentapartito, per le pressioni smodate della lobby autostradale, per il dilettantismo e l'irresponsabilità dei ministri. È venuto dunque il momento di fare chiarezza, e di riproporre una soluzione razionale: e i comunisti hanno il titolo per farlo, perché la loro - come risulta dai documenti presentati al Senato e alla Camera - è l'unica proposta seria e organica che sia in campo. Una proposta che stava raccogliendo il consenso della maggioranza dei deputati se non fosse stata travolta dalla convulsione caotica del pentapartito.

Non c'è alcun dubbio sul fatto che un paese civile debba avere sulla strada limiti di velocità contenuti. Dagli Stati Uniti all'Europa ovunque i limiti di velocità si aggirano intorno ai 120 chilometri all'ora sulle autostrade, e sono poi sempre differenziali per itinerari e a volte per chilometri, anche se innovava il limite non è (dove è raccomandato), ma in quel paese la disciplina stradale è complessivamente assai più severa che da noi, ed è del tutto probabile che anche i tedeschi dovranno adeguarsi alla Comunità europea.

Detto questo, occorre subito aggiungere che non è giusto ridurre tutto il problema della sicurezza stradale al limite di velocità. Non a caso il 60% degli incidenti avviene nelle aree urbane (ove il limite di velocità è a 50 km/h), e nel totale degli incidenti la «guida pericolosa» e la mancata revisione dei veicoli fanno premio sulla velocità. Noi abbiamo sostenuto la decisione di luglio sul 110 km/h perché era comunque un modo di porre il problema, anche se innovava di poco sulla precedente disciplina, ignorata e sempre violata. È certamente importante che così si siano salvate delle vite umane, ma occorre ricordare che negli ultimi quattro anni i morti sulla strada sono stati quasi 50.000 e i feriti oltre un milione. Parlare solo dei limiti di velocità vuol dire fermarsi alla punta dell'iceberg, velare il grosso dei problemi.

La vera questione è che tutto il sistema dei trasporti italiano è vecchio, arretrato, condizionato dalla idolatria dell'automobile. Siamo l'unico paese europeo che trasporti l'80% delle merci e dei passeggeri su strada; l'unico le cui grandi città abbiano emarginato il trasporto pubblico e dispongano solo in qualche caso di un embrione di metrò; l'unico nel quale il trasporto merci su ferrovia sia così limitato. Abbiamo una rete stradale irrazionale, con vistose sovrabbondanze e gravi strozzature, un controllo della disciplina della circolazione platonico e casuale, una revisione dei veicoli improbabile, gravi carenze nelle normative di sicurezza.

Da tutto ciò scaturisce l'insieme delle conseguenze velenose che abbiamo di fronte. Le grandi città sono alla paralisi, ridotte a discutere del trucchetto delle targhe alterne; sui grandi itinerari la congestione è paurosa; l'inquinamento tocca limiti letali; la sicurezza è vulnerata; lo spreco energetico è forte; i costi aggiuntivi per l'economia sono pesanti. E, se non si cambia musica, tutto peggiorerà drammaticamente, perché la domanda di mobilità è in forte aumento, e le persone e le merci trasportate cresceranno entro 10 anni rispettivamente del 40% e del 30%.

Quando faremo scendere l'auto dal trono, e la useremo comodamente come una delle componenti di un sistema più complesso? Quando avremo un sistema dei trasporti moderni? Ecco le domande alle quali governo e maggioranza debbono rispondere, senza trincerarsi dietro la cortina fumogena della rissa su 10 chilometri più o meno nella velocità limite, o aggrapparsi ai trucchetti più disperati.

Purtroppo, la legge finanziaria che è all'esame del Parlamento e i programmi del governo non fanno presagire nulla di buono. Non solo non si invertono le tendenze in atto, ma le si aggravano. Gli stanziamenti per il trasporto pubblico sono ridotti al lumicino, le ferrovie sono oggetto di scandalose lotte di potere, alle autostrade si fanno «condizioni d'oro». L'Italia spende per le auto 35.000 miliardi l'anno, ma per «potenziare» il trasporto pubblico la Finanziaria non prevede più di 700 miliardi.

Ecco, dunque, qual è il tema centrale: rovesciare la tendenza, sviluppare subito un nuovo sistema dei trasporti, fare dell'Italia un paese moderno. C'è poco da inventare in questo campo. Esistono validi modelli internazionali; e sono sul tappeto elaborazioni e proposte organiche; e, per chi non avesse memoria, la nostra ultima Conferenza dei trasporti ha offerto una piattaforma vasta, precisa, documentata. Nuovo impianto della sicurezza stradale della quale facciamo parte nei limiti di velocità; grande sviluppo delle ferrovie, del trasporto pubblico urbano, del trasporto marittimo e fluviale; intermodalità; integrazione: sono queste le direttive chiave.

Il vero problema è la volontà politica. È questo che manca al governo, che si riduce ad una stanca routine e all'ossequio alla lobby dell'auto. Ma questa volontà si può e si deve trovare se si traduce in realtà il vasto potenziale di domanda della riforma dei trasporti che è maturato nel paese. È sempre maggiore il numero di coloro che si rendono conto che così si va al disastro, e che a nulla servono pannicelli caldi.

Intervista a Pizzinato
Le diversità con Cisl e Uil sono profonde, ma divisi non si vince

Sindacato, l'unità da rifare

Il «deficit» della Cgil riguarda soprattutto la capacità di elaborazione, di fronte al sì di un padrone che vorrebbe un sindacato-suddito. Pizzinato, in un incontro con i redattori del servizio economico sindacale dell'Unità, ammette che le divergenze con Cisl e Uil sono strategiche. L'unità d'azione è tutta da costruire. I dissensi nella Cgil vanno al di là degli steccati tra comunisti e socialisti. La rifondazione? Elaborazioni, intuizioni, ma anche limiti, insufficienze. È mancata una risposta coerente. Una alternativa politica aiuterà un sindacato capace soprattutto di guardare all'Europa...

BRUNO UGOLINI

Come risponde a Bevenuto? Egli sostiene che la Cgil ha l'idea fissa dello sciopero generale per il fisco.

Nessuno nella Cgil ha mai pensato che una battaglia così importante, capace di spostare i «poteri» in questa società, si potesse risolvere con la spallata di uno sciopero. Abbiamo posto tre priorità: la riforma fiscale, la conquista di un potere contrattuale sui luoghi di lavoro, la conquista di diritti fondamentali nelle piccole imprese. È un compito di lunga lena.

C'è uno stitilicio di episodi nelle cronache sindacali - i contrasti sulla Fiat, ma anche quelli sul contratto per gli ospedalieri - che sembrano riportare ad altri tempi, all'affossamento dell'unità sindacale. È così?

È aperta, certo, una fase nuova dell'unità d'azione, tutta da costruire. Le diversità strategiche sono profonde. La crisi dell'unità risale all'inizio degli anni 80, all'epoca del cosiddetto accordo Scotti (1983), fatto tra sindacati, imprenditori e governo. C'è stato poi, il 14 febbraio 1984, il taglio della scala mobile. Noi abbiamo posto fin d'allora l'esigenza di un modo diverso di essere sindacato, ponendo le basi per la fine di un rapporto - uso un'espressione che non mi convince del tutto - «consociativo» del sindacato. Il nostro sforzo è stato teso a mettere al centro dello sviluppo economico il lavoro ricomposto e la ricostruzione del potere contrattuale. Sono rimersi, nel frattempo, negli altri sindacati, fenomeni di collateralismo, di integralismo. Gli imprenditori, nello stesso tempo, hanno avanzato un disegno di integrazione e di inglobamento del movimento sindacale. Il rischio è che le difficoltà, nella costruzione dell'unità d'azione, si accentuino. Un ruolo decisivo dovranno assumerlo i lavoratori.

Che cosa pensi di chi nella Cgil ormai sostiene che l'unità non è più un valore in sé?

Io ritengo che sia un vincolo. L'unità, per le cose che ho detto prima, è tutta da conquistare, anche attraverso compromessi, purché siano trasparenti, limpidi. Ma se non costruisco pazientemente, giorno per giorno, a tutti i livelli, l'unità con Cisl e Uil come posso pensare di vincere sul fisco, di ottenere un potere contrattuale sui posti di lavoro, nuovo diritto, una legislazione dei lavoratori?

Ma non è forse vero che ogni giorno ti vengono da Cisl e Uil risposte diverse e negative?

Riconosco l'accentuarsi di diversità. Abbiamo formato due anni fa una commissione per stabilire regole di comportamento. I contratti, ad esempio, sono stati fatti in modo unitario. Alcuni problemi, cito la tematica posta dalle donne, quella delle pensioni, quella del fisco, registrano differenziazioni, ma anche momenti di unità. C'è un processo di responsabilizzazione, di depotenziamento del ruolo fondamentale che devono assumere i lavoratori. Leggete l'Unità di uno di questi giorni di ottobre. C'è chi scrive che non si è riusciti a definire la piattaforma della sanità ed è stato chiesto l'intervento di Marini, Bevenuto e Pizzinato. Un altro ripete la stessa richiesta a proposito dei macchinisti, un altro ancora che tale rappresentanza va conquistata tutti i giorni, non è un riconoscimento istituzionale. Un altro tema che divide riguarda gli stessi «valori» fondamentali del sindacato, come quello della solidarietà. L'offensiva neo-liberista ha infatti convinto alcuni che è possibile uno scambio tra l'essere riconosciuti come soggetti negoziali e alcuni valori di fondo. È stata così accettata l'idea che potesse venir messo in discussione il compromesso per le lavoratrici assenti a causa di maternità, l'idea che se un operario si infortuna lavorando, perde una parte della retribuzione.

Tutto ciò nasce forse da ansie diverse? Forse qualcuno pensa che è necessario fare coal perché i rapporti di forza sono quelli che sono?

Spesso io penso alla tragedia di Ravenna, a quei ragazzi che pur di avere più soldi, non solo facevano 14 o 16 ore al

giorno, ma consentivano la violazione delle più elementari norme di tutela. Uno può farlo, individualmente, un sindacato no. La verità è che in Italia i livelli di produttività non temono raffronti con i paesi più sviluppati e, ad esempio, la quota del salario di fatto, non contrattata, ha raggiunto livelli superiori agli anni 50.

Anche su un tema come la riconquista di un potere contrattuale in fabbrica esistono differenze?

Il problema emerso è che se si vogliono affrontare, ad esempio, i problemi della negoziazione nella grande impresa, non si possono, contemporaneamente, non affrontare i problemi della democrazia economica. Non solo a livello nazionale, ma mirando con la legge per le società del diritto europeo. Torna qui il tema dell'unità da costruire, addirittura a livello europeo, con le altre Confederazioni.

Il Congresso Cgil aveva parlato di «rifondazione». Perché non è passata?

Abbiamo avuto alcune intuizioni che si sono in parte offuscate, non sono diventate risposte corali. L'articolazione delle posizioni non ha portato ad avere, almeno su alcuni punti decisivi, l'insieme delle forze. Voglio fare l'esempio dei convegni di Modena sulla contrattazione nelle aziende, quello di Venezia sulle piccole imprese, quello di Roma sulle aree metropolitane. Elaborazioni spesso non tradotte in fatti concreti. Un altro esempio può riguardare la vicenda attualissima dei macchinisti, la mia proposta di contrattazione decentrata, di comitati provvisori di lavoratori per questa negoziazione...

Fai qualche nome. Chi si è opposto a queste scelte?

Il problema non è quello dell'opposizione. La resistenza passiva è un fenomeno che incide di più della opposizione.

C'è un problema che riguarda il gruppo dirigente della Cgil?

Abbiamo fatto un'azione di rinnovamento, ma essere gruppo dirigente vuol dire avere una comune strategia, comuni obiettivi, regole di vita interna. Al Congresso faremo

una verifica complessiva. Occorre poi arrivare ad una ridefinizione del modo con il quale si formano i gruppi dirigenti. Ho già proposto, in altra occasione, un nuovo patto politico, capace di tener conto della presenza tra i quasi cinque milioni di iscritti alla Cgil, di quella stragrande maggioranza che non ha tessere di partito.

Ma perché tanta insistenza, nelle polemiche, sul gruppo dirigente, sulla sua stessa persona?

Una fase come questa, con momenti difficili, con la gestione di vertenze come quelle che sappiamo e, insieme, con un processo di rinnovamento in atto, non poteva non fare emergere anche limiti e insufficienze. Io credo, però, che la linea portata avanti, malgrado offuscamenti ed errori, vada nella direzione posta dal congresso, quella della ricostruzione del potere contrattuale del sindacato, per rimettere il lavoro al centro della vita economica, politica e sociale. C'è sui giornali chi ha posto in relazione l'ipotesi di un sindacato subalterno a una ipotesi di cambiamento dei gruppi dirigenti, anche della Cgil. Ma il dibattito vero è sui contenuti.

C'è un rapporto tra quella che viene chiamata la fine della fase consociativa, la strategia dell'alternativa e quel che avviene nel sindacato?

Il nostro compito oggi, più che mai, è quello di possedere una forte autonomia progettuale. Il sindacato così potrà misurarsi, in modo dialettico, con l'insieme delle forze in campo, comprese quelle che intendono trasformare questa società. Io ritengo che il dispiegarsi di una strategia dell'alternativa da parte delle forze politiche possa aiutare il sindacato nella sua autonomia. Altre forze politiche possono puntare a condizionare il sindacato, a renderlo subalterno. La nostra battaglia potrà essere vinta se riusciremo però a porre obiettivi non solo nazionali, ma sul piano europeo, guardando a quella che sarà la libera circolazione dei capitali, delle merci e della forza lavoro.



Intervento

Quelle «crisi generali» del capitalismo che piacevano a Stalin

UMBERTO CERRONI

Le dure repliche della storia si distribuiscono equamente fra i protagonisti del nostro secolo: liberalismo e socialismo sono costretti a confrontarsi con la loro reale capacità di spiegare le sorti del ventesimo secolo. La riflessione si impone ad ogni indagatore spassionato specie nell'affollarsi di significativi anniversari: duecento anni dalla rivoluzione francese, sessanta anni dalla «grande depressione», cinquanta anni dallo scoppio della seconda guerra mondiale, sessanta anni dalla «grande svolta» impressa da Stalin all'economia sovietica.

Assai giustamente e con grande ritardo l'Urss rivede a fondo la concezione di una economia integralmente statizzata come medicina obbligatoria per evitare le «crisi capitalistiche» e per accelerare lo sviluppo. È tenta di rimettere in moto il mercato che medici ed economisti avevano indicato come «radice del capitalismo» (ignorando che un mercato lo ebbero anche i Fenici, senza un capitalismo). L'accademico Nikita Moiseev (*Kommunist*, 1988, n. 14) ribadisce ora che «la pianificazione dell'attività produttiva è una necessità vitale del socialismo» ma aggiunge che lo è anche il mercato, questo «sorprendente meccanismo che nasce con la divisione sociale del lavoro» e che non fu certo eliminato dal divieto staliniano. «Il divieto coincide con la comparsa di un deficit di quasi tutte le merci... Ne nacque una situazione in cui vendere qualche cosa divenne assai facile, ma comprare divenne intollerabilmente difficile. E come conseguenza di tutto ciò si ebbero detestabili fenomeni di speculazione, corruzione, perdita di interesse al lavoro e in definitiva un grave degrado dei fondamenti morali della società. Il mercato prese la sua forma più «degenerata». Perché il mercato è innanzitutto un indicatore dei bisogni» che mette in luce i dati reali del traffico economico lasciandone poi la regolazione consapevole alla direzione politica.

Ecco un singolare riscontro. Rievocando il pericolo scampato un anno fa Paul A. Samuelson (*Corriere della sera*, 17 ottobre) ci indica «la lezione che viene dal crollo di Wall Street a confronto con la grande depressione del 1929. Cercando risposta al quesito «Cos'è che ha funzionato?» Samuelson scrive: «Il panico del 1929 non fu maggiore di quello del 1987. All'«ottobre nero» del 1929 fece seguito una grande depressione perché allora vivevamo in un sistema capitalistico puro. Il «laissez-faire» era la dottrina dominante in quell'epoca in cui ottomila banche fallirono. Il 1987 si è verificato nell'«era dopo Keynes». Nella moderna economia mista, il sistema bancario è stato salvato dalle garanzie del governo». Anche se per pudore la chiamano «programmazione» e non pianificazione, non è, questa, una sostanziosa correzione del «libero mercato».

Per strano che possa sembrare, il piano delle battaglie ideali che da tempo contrappongono liberali e socialisti risuonano spesso grandi rumori di uomini che forse posseggono molte più cose in comune di quanto non credano. L'idea, per esempio, che il mercato sia l'alfa e l'omega dell'economia capitalistica - sicché gli uni non fanno che «sognare l'alternativa per difenderla, mentre gli altri non fanno che sognare stitizzazioni per sopprimere il mercato e con esso l'odiato capitalismo.

Tuttavia proprio le «grandi crisi» sembrano mettere in crisi le idee di veteroliberali e veterosocialisti. Ai primi infatti insegnano che «almeno nel lungo periodo» l'economia capitalistica «suggerisce le «garanzie del governo». Ai secondi che «soltanto il lungo periodo mette in luce le «ombre del mercato. Ai primi indicano insomma che anche il liberismo (e il liberalismo) conosce le sue crisi, ai secondi che la «crisi generale del capitalismo» è ben altro che un fenomeno economico. Anche il capitalismo conosce i suoi cicli, dunque, e ne esce con strumenti politici, mentre il socialismo impara a sue spese che i cicli del capitalismo sono assai più lunghi delle crisi registrate in Borsa.

Ricorre anche un altro, più piccolo (ma tragico) anniversario. Nel 1938 venne fucilato in Urss Nikolaj Dmitrievic Kondratiev, uno dei grandi economisti di questo secolo. Nel febbraio 1926 svolse una celebre relazione intitolata *I grandi cicli della congiuntura* sviluppando idee che entrarono poi a far parte della teoria generale dell'economia. Battendosi contro chi, incitato da Stalin, trovava in ogni distonia della congiuntura capitalistica indizi della «crisi generale» e motivi per accelerare la «grande svolta», Kondratiev proponeva saggiamente una visione di lungo periodo tanto dell'economia capitalistica quanto della crescita sovietica. La battaglia gli costò una condanna a otto anni di carcere nel 1931. Anche in carcere, leggiamo oggi (*Memo*, 1988, n. 9) lo scienziato - quasi cieco - continuò a lavorare sui «grandi cicli». E nel 1938 Stalin lo volle morto. Ma Kondratiev era già passato con i suoi lavori alla storia del grande pensiero economico moderno.

Prima di ogni considerazione politica, è il buon senso che mi spinge a dissipare di questa puerile interpretazione del gobraciovismo: a me i sovietici (come ogni altro popolo protagonista di esperienza a noi aliene) interessano perché sono diversi, non perché sono uguali a noi. E semmai diventassero uguali, nel bene e nel male, cioè della maggiore libertà formale ma anche nel nostro odioso conformismo sostanziale, mi interesserebbero assai di meno.

Per fortuna non è vero che tutto il mondo è paese. Di ciò che abbiamo spedito, in confezione «prendere o lasciare» a Mosca, i russi hanno preso i quattrini e lasciato Trussardi. «Grazie per i contanti, signori cari, ma le perline colorate riportatele a casa».

Se davvero si varerà quel piano di collaborazione economica che De Mita ha poco intelligentemente definito «piano Marshall» - dimentican-

500 PAROLE

MICHELE SERRA

Il fiasco moscovita dei vu' cumprà italiani

l'entourage di paranimfi al seguito. I russi hanno sicuramente molti torti, ma non quello di essere un popolo incolto: perché se laggiù hanno successo Celentano e i Ricchi e Poveri, ha un successo ancora più grande Fuskin, e letteratura e poesia possono vantare tratte mostruose e inimmaginabili altrove. (Da noi invece, come Boutat Okudjava, vendono milioni di dischi e godono di una diffusione orale capillare nonostante il vecchio ostracismo staliniano e poststaliniano. Ma noi gli mandiamo Riccardo Fogli; quanto a Okudjava, che sia ai sovietici come



Brassens sta ai francesi e Cucchi sta agli italiani, quando è venuto in Italia ci è venuto solo per merito del Club Tenco, accolto da pochi dissidenti nostrani e ignorato dalla Rai e dai giornali.

Il sospetto (quasi una certezza) è che il recente plauso rivolto incondizionatamente ai sovietici da parte italiana sia il frutto di un clamoroso errore di prospettiva: si pensa che ciò che sta cambiando in quel paese sia assimilabile in una rapida e pedissequa occidentalizzazione. Più finiranno per assomigliare a noi, più ci piaceranno.

PUnità

Massimo D'Alema, direttore
Renzo Foa, condirettore
Giancarlo Bosetti, vicedirettore
Piero Sansonetti, redattore capo centrale

Editoria spa l'Unità
Arnaldo Sarli, presidente

Esecutivo: Enrico Lepri (amministratore delegato)
Andrea Barbato, Diego Bassini,
Alessandro Carri,
Massimo D'Alema, Pietro Verzeletti

Direzione, redazione, amministrazione
00185 Roma, via dei Taurini 19 telefono passante 06/40490,
telex 613461, fax 06/4955305 (prenderà il 4455305); 20162
Milano, viale Fulvio Testi 75, telefono 02/64401. Iscrizione al
n. 243 del registro stampa del tribunale di Roma, iscrizione
come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n.
4555.

Direttore responsabile Giuseppe F. Menella

Concessionarie per la pubblicità
SIPRA, via Bertola 34 Torino, telefono 011/57531
SPI, via Manzoni 37 Milano, telefono 02/63131

Stampa Nigi spa: direzione e uffici, viale Fulvio Testi 75, 20162;
stabilimenti: via Cino da Pistoia 10 Milano, via dei Pelaghi 5 Roma