

Tutto trasporti

Lo strangolamento del trasporto pubblico e una vasta operazione sulle aree fabbricabili, a partire da quelle ferroviarie, aprono la via al nuovo dominio di grandi corporazioni sulle aree urbane

Le mani sulla città

La battaglia continua

LUCIO LIBERTINI

1 Tutti dovranno rendersi conto nonostante le continue cortine fumogene diffuse dai mass media che siamo nel pieno di un aspro durissimo scontro sul futuro del sistema dei trasporti e di una sua componente essenziale le ferrovie. Il sistema dei trasporti è stato sin qui dominato in modo schiacciante dalla motorizzazione privata e dalle lobbies strapotenti ad essa connesse. Le ferrovie sono state emarginate e ridotte al lumicino. Solo la lotta di un movimento riformatore che ha avuto il suo asse nel Pci e nei sindacati ha bloccato la situazione sull'orlo del baratro e tra il 1976 e il 1988 con grande fatica e riuscita ad avviare timidi e purtroppo parziali e insufficienti segni di ripresa. Negli ultimi due anni il traffico delle merci e dei passeggeri è cresciuto del 13% invertendo la tendenza gli introiti sono aumentati nettamente, si è ridotto il deficit proprio dell'Ente gli orari per la prima volta da 40 anni si sono accorciati sui principali itinerari, si sono istituiti gli *intercity*.

I programmi di investimento strappati negli anni scorsi e le loro prime attuazioni e la riforma dell'azienda sono stati la base di questa inversione di tendenza. Ma la riforma è stata distorta dai limiti della legge da una gestione cattiva e gli investimenti sono stati rallentati e anche distorti dai vecchi vizi dell'azienda che continuavano con l'Ente e più recentemente dai brutali tagli della legge finanziaria.

La tendenza alla ripresa è rimasta al di sotto della esigenza fondamentale di ridurre il divario grave rispetto alle altre reti europee e di questa ragione da un anno i comunisti avevano intensificato la loro battaglia volta a correggere la riforma e la gestione e a rilanciare con grande forza il programma di investimenti e la moralizzazione della spesa. Per questo avevamo raccolto 100.000 firme di ferrovieri e utenti in calce all'appello alle alte autorità dello Stato che chiedeva il rinnovamento radicale dell'assetto e del vertice dell'Ente. Ci eravamo opposti al piano Ligato e alla proposta di un maxiappalto delle aree ferroviarie a Italtel aveva depositato in Senato una mozione autorevole che impegnava il governo a cambiamenti radicali. E da ultimo avevamo ottenuto l'impegno delle altre forze politiche e del governo a discutere la legge di riforma dell'assetto e l'intera questione in Parlamento entro l'anno 1988.

2 E a questo punto che si è scatenata una violenta offensiva volta a prevenire la discussione parlamentare. Il blocco di ogni rilancio ferroviario impedisce lo stesso rinnovamento, smembrare le ferrovie privatizzarne le parti ricche a partire dall'immenso patrimonio ferroviario e come ha rivelato ora lo stesso De Michelis a restaurare una radicale discriminazione anticomunista (oltre che consociativismo).

Per questo attacco si è utilizzata una questione morale pur troppo reale e che tante volte avevamo denunciato ma che colmo e che essa è stata utilizzata e in una sua piccola parte proprio da coloro che ne sono i protagonisti e non già per risanare ma per spregiudicati giochi di potere e utilitarismi spartizioni. E così se ne sono viste e sentite di tutti i colori. Si sono visti personaggi che sono espressione delle forme più ciniche di potere fare la predica della virtù. De Michelis tra rinnovate sciocchezze (l'attacco al Mezzogiorno la richiesta di una espulsione in massa di ferrovieri) si è eretto a giudice delle lottizzazioni con un'straordinaria faccia tosta. Giorgio Bocca ha affastellato denunce fondate che da tempo il Pci aveva fatto con sciocchezze tecniche - quel che ha scritto sull'alta velocità fa sprizzare i cani - e con il tentativo inaudito di rovesciare sulla opposizione le responsabilità morali e politiche del governo.

3 Tuttavia la Grande Armata che era partita in modo convergente all'attacco si è divisa per strada. La soluzione Schimberni che De Michelis si è pubblicamente attribuito non piace alla Fiat e ad altri gruppi, nella Dc sono emersi i dissensi aperti e forti. Tutto è fluido mentre scriviamo anche perché ogni decisione a partire dalle modifiche alla legge di riforma dovrà passare per il Parlamento e fare i conti con l'opposizione.

Continuano dunque le grandi manovre e continuano le campagne di stampa e nei contrasti che lacerano il pentapartito e il mondo economico un obiettivo è comune discriminare il Pci isolarlo delegittimarlo tappare la bocca. Tutto questo è molto chiaro e si capisce perché una forte e coerente opposizione comunista non accettata dal massimalismo ma portatrice di proposte serie e assai fastidiose.

4 Ma noi continueremo il nostro impegno e nessuno può illudersi di ridurre al silenzio. Neppure l'eventuale coinvolgimento (ancora tutto da provare) di un comunista in uno scandalo può servire a questo scopo perché anche se questa responsabilità per avventura ci fosse riguarderebbe una persona e non un partito. Sinora negli ultimi 13 anni la massima parte di questi coinvolgimenti si sono verificati platealmente infondati ma in ogni caso noi non facciamo scudo a nessuno chiediamo alla magistratura solo di accertare la verità nel rispetto dei diritti dei cittadini.

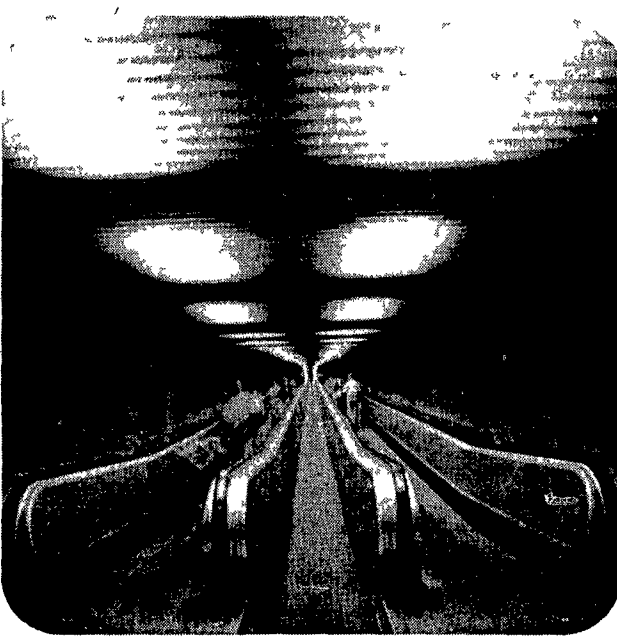


La stazione di Roma Termini all'inizio del '900, in basso, un interno della metropolitana di Roma

Appare ormai chiaro che è in atto una grande operazione politica ed economica diretta a stroncare il trasporto pubblico nelle linee urbane. La crisi di mobilità nelle aree metropolitane

È in atto una grande operazione politica ed economica diretta a stroncare il trasporto pubblico nelle linee urbane. La crisi di mobilità nelle aree metropolitane

CLAUDIO NOTARI



Prima di tutto sono eloquenti le cifre e la manovra della legge finanziaria già descritte su queste pagine da Silvano Ridi ma sulle quali converrà ritornare. E fuori di ogni dubbio che la crisi della mobilità nelle aree urbane soprattutto in quelle maggiori e una grande emergenza nazionale. Ma ad esse su di un bilancio pubblico allargato che ascende ormai a 580.000 miliardi si dedicano solo poche briciole. Gli investimenti del Fondo nazionale trasporti (la legge 151 del 1981) sono ridotti a 400 miliardi una cifra misera e comunque pari alla metà dello stanziamento dell'anno scorso. Sarà difficile così non solo allargare ma rinnovare il parco dei mezzi pubblici.

Per le ferrovie metropolitane rimangono circa mille miliardi: residuo di stanziamenti precedenti decurtati circa settecento miliardi sono stati dirottati per la legge sui parcheggi (ottima cosa ma con significativi pericoli se manca il trasporto pubblico). Sono stati poi del tutto privati di finanziamenti i «progetti mirati» delle 13 maggiori aree metropolitane redatti qualche anno fa e per i quali esistono convenzioni firmate tra Stato, Regioni e Comuni.

Ma il trasporto delle aree urbane e anche quello ferroviario sia per le linee di interesse commerciale che per le linee di interesse sociale del mezzo la vera questione è quella del contenimento dei *deficit* entro i limiti ragionevoli attraverso un forte incremento del traffico e un aumento della velocità commerciale connessa alla riorganizzazione della città e della rifiana. Ma queste leggi prescrivono norme tali che se si dovranno applicare determineranno una spirale perversa fatta di aumenti tariffari e di riduzione del traffico sui mezzi pubblici. Non si sanerà il deficit si troncherà il trasporto pubblico.

Anche l'esercizio ferroviario - ha detto Libertini - è strozzato perché mancano almeno mille miliardi per la soglia minima mentre già la riduzione delle manutenzioni fa sentire i suoi effetti perniciosi. Nulla di più chiaro dunque di questo spietato strangolamento del mezzo pubblico. Ed è del tutto paradossale che la maggioranza del pentapartito approvi tranquilla

vo di riequilibrare i costi ricavi davvero ridicolo. Non c'è Azienda di trasporto delle grandi città che sia gestita nel mondo in pareggio per l'evidente carattere sociale del mezzo la vera questione è quella del contenimento dei *deficit* entro i limiti ragionevoli attraverso un forte incremento del traffico e un aumento della velocità commerciale connessa alla riorganizzazione della città e della rifiana. Ma queste leggi prescrivono norme tali che se si dovranno applicare determineranno una spirale perversa fatta di aumenti tariffari e di riduzione del traffico sui mezzi pubblici. Non si sanerà il deficit si troncherà il trasporto pubblico.

mente in Parlamento queste norme senza nemmeno accettare il confronto con l'opposizione mentre alcuni *ultras* della lobby dell'automobile incitano a far di più a tagliare ancora proprio quando dalle grandi città italiane si levano grida di allarme crescenti. A Roma Napoli Milano Torino e in altre città si è alla paralisi mentre l'inquinamento cresce vertiginosamente. A Roma il sindaco Giubilo di fronte alla suprema emergenza natalizia non sa di meglio che riproporre il sistema delle targhe alterne mentre nella Capitale il passaggio della giunta di sinistra al pentapartito ha voluto dire la perdita di 100.000 passeggeri al giorno per i mezzi pubblici. Altrove i sindaci e gli assessori al traffico moltiplicano gli appelli angosciosi al potere centrale che non vede e non sente. Alla base di questa stretta vi è forse un problema di compatibilità finanziaria? Questo è solo un misero alibi. Intanto le risorse disponibili sono così piccole per un problema enorme che avrebbe un'incidenza minima sul bilancio statale il loro

raddoppio. E poi non si parlava di spendere 6.000 miliardi per i camionati mondiali di calcio? Il governo ha bloccato la difesa della norma che consente contributi pari al 67% del costo di costruzione di autostrade gestite da società private che poi riscuotono i pedaggi e continua ad erogare sovvenzioni abbondanti con il loro seguito di tangenti ad autolinee private che fanno concorrenza al mezzo pubblico. No non si tratta di limiti finanziari ha denunciato Libertini - si tratta di una scelta ben comprensibile per il sistema caotico basato sul predominio indiscriminato della motorizzazione privata determinerebbe un forte riflusso spontaneo per il trasporto pubblico se esso esistesse e fosse efficiente. Il soffocamento del trasporto pubblico e oggi una condizione necessaria per consentire lo smiercio di un altro milione di automobili nel 1989 e per evitare un cambiamento di rotta. Non a caso l'Italia entra nell'Europa unita avendo in tutte le città linee di metro che hanno una lunghezza complessiva pari

al decimo di quelle della sola area di Parigi.

Ma il progetto che viene avanti è più complesso. Ormai solo chi non vuol capire non si è accorto che una delle poste centrali in gioco nello scontro selvaggio senza esclusione di colpi che si è aperto sulle ferrovie e sostituita insieme con il blocco del rilancio ferroviario dalle enormi aree edificabili e trasformabili che l'Ente Fs possiede nel cuore di tutte le città italiane.

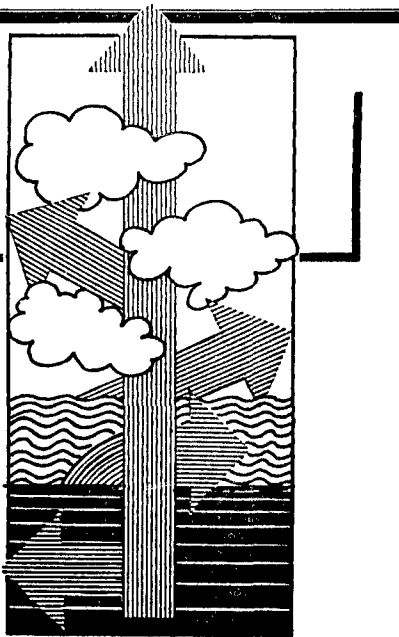
È difficile calcolare l'entità di questo patrimonio che è stato stimato assai prudentemente intorno ai 300.000 miliardi di lire ma che probabilmente vale almeno il doppio.

Chi controlla queste aree ha in mano le chiavi della città. E lo smembramento dell'Ente Fs che lo Stato prepara comporta proprio questo: la lizzazione di quelle aree a grandi corporazioni private. Certo su di esse si dovrebbe intervenire ma partendo dalla programmazione dei poteri delle autonomie locali dagli interessi del sistema ferroviario e dando spazio in questo quadro alla iniziativa privata. Ma qui è in atto invece una sventata dello Stato un appalto senza condizioni. E cominciata la danza di guerra delle privatizzazioni.

Non è una operazione isolata. La questione delle aree in possesso dell'Ente Fs si salda con il problema più generale delle aree pubbliche dismesse e non a caso si è parlato addirittura di una vendita all'asta delle aree demaniali.

Nel vuoto verticale di una politica della casa e del territorio - l'intervento pubblico non è finanziato manca anche la legge fondamentale sul regime dei suoli - si espande il potere di grandi gruppi privati che si lanciano all'assalto della città per compiere operazioni speculative sui centri storici e su periferie importanti spesso sostenuti dal proliferare dei decreti di emergenza che ormai hanno sostituito le leggi di programmazione.

Se si legge questo quadro nel suo insieme superando lo sbarramento delle campagne di stampa organizzate in modo centralizzato si comprende bene il senso di una serie di avvenimenti: la logica vera dei tagli della legge «Innanzi» la vicenda drammatica che si svolge intorno all'Ente ferroviario lo smantellamento sistematico di ogni strumento di programmazione del territorio. Siamo giunti ad un punto di svolta nella storia d'Italia e l'intero corso perverso tra le grandi corporazioni private e l'amministrazione pubblica rivenduto alla opinione pubblica disinformata come un processo di liberalizzazione configura nuovi autoritarismi.

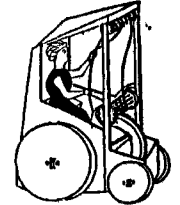


Napoli, città a confronto sui trasporti

Il 9 dicembre si è svolto a Napoli un convegno promosso dal Pci e dedicato al programma dei comunisti per la riorganizzazione dei trasporti nell'area metropolitana di Napoli. Introdotto da Antonio Scippa responsabile trasporti della Federazione del Pci è stato concluso dal senatore Lucio Libertini ed ha visto la partecipazione di parlamentari del governo e della opposizione, amministratori di varie città italiane esperti sindacalisti. Erano presenti tra gli altri gli assessori comunisti ai trasporti di Milano, Castagna e di Bologna Sassi e Salvagni della commissione autonomie del Pci che hanno svolto documentate relazioni sulle diverse esperienze. Il convegno ha sottolineato l'estrema gravità cui è giunta l'emergenza del trasporto urbano, ha denunciato la politica del governo che mira a smantellare il trasporto pubblico e ha messo a punto una organica piattaforma dei comunisti. Accenti critici nei confronti del governo anche assai accentuati si sono avuti anche da parte di parlamentari della maggioranza.

Ferri, ancora bluff

Dopo la vicenda ormai tragicomico dei 110 chilometri in all'ora (sulle strade italiane) e ormai il caos di sempre il ministro Ferri aveva annunciato con grandi squilibri un altro disegno di legge che in parte riaccondiziona alla normativa europea in parte introducendo norme cervelotiche mirava a regolare la circolazione stradale. Ma dopo settimane questo testo non è ancora pervenuto al Parlamento come spesso accade in questa Repubblica dell'annuncio (senza seguito). Sembra che su quel disegno di legge si sia accesa una grande contesa di competenze tra più ministri e che perciò tutto sia tornato in alto mare. In ogni caso se qualcosa arriverà in Parlamento si tratterà di un provvedimento dove so da quello annunciato e chissà quando vedrà la luce. I titoli sui giornali fanno premio sul governo del paese.

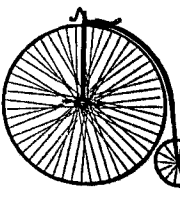


La verità sui conti delle ferrovie

Continuano a circolare sulla stampa le notizie più di spaurite sul conto finanziario delle Fs dovute anche a una grande ignoranza sull'impianto contabile. In realtà l'Ente Fs ha oggi una spesa globale di 29.000 miliardi e il ripiano annuo che lo Stato deve regolare è pari a 17.000 miliardi circa (1988). Ma questo ripiano non coincide con il deficit delle ferrovie. L'Ente ha un deficit proprio oggi ridotto al di sotto dei 2000 miliardi. Vi sono poi le sovvenzioni di esercizio che, anche secondo le norme Cee, lo Stato eroga quasi pagando dei servizi sociali e statali resi dall'Ente e acquistati dallo Stato (dalle tariffe pendolari ai treni militari e così via). Infine c'è la voce degli investimenti nuovi stanziamenti e ammortamenti di mutui per investimenti precedenti (per la maggior parte) e secondo la Cee tutti gli investimenti infrastrutturali sono a carico dello Stato non dell'Ente. Su questi conti c'è molto da lavorare per risanare il bilancio rendere produttiva la spesa eliminare gli sprechi accrescere le entrate. Ma si deve ricordare che tutte le ferrovie del mondo sono in disavanzo per ovvie ragioni. La vera questione è la misura del disavanzo (ma in Giappone e astronomico). D'altronde l'onere accollato allo Stato per la viabilità è ancora maggiore come molti nemici delle ferrovie amano dimenticare.

Il balletto dei ministri sul Cipet (ministero)

Sembra che il Senato stia per approvare il progetto di legge di riforma del trasporto. L'iter del provvedimento è stato ritardato dal balletto dei ministri Prandini Ferri e ogni altro titolare di dicastero hanno cercato di difendere sino alla fine il proprio ortico contro ogni soluzione razionale di unificazione. Come dire: la lottizzazione conta più della strategia.



I costi del metrò: se ne occupi la magistratura!

Disponiamo delle cifre relative al costo di un chilometro di ferrovia metropolitana equipaggiata a Parigi, distinte in rapporto ai livelli di urbanizzazione scarsa densità 65 miliardi media densità 87 miliardi alta densità in zone centrali 200 miliardi. E si tratta lo sottolineiamo, di progetti e realizzazioni assai recenti. Tra l'Italia e la Francia vi sono però distanze abissali. Nel nostro paese il costo di costruzione di un chilometro di ferrovia metropolitana è sempre superiore ai 200 miliardi: con punte scandalose nettamente superiori. Siamo oltre il malgoverno siamo ormai al livello che rende necessaria una inchiesta giudiziaria.