

Tutto trasporti

I trasporti nell'occhio del ciclone

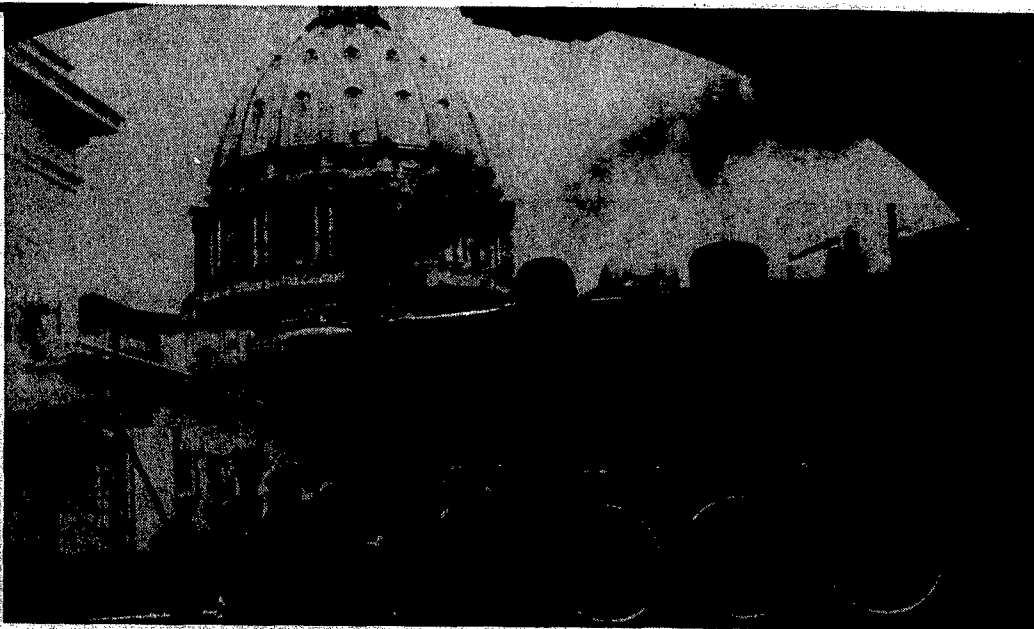
Tutto il sistema dei trasporti del nostro paese è in piena crisi. Le città rigurgitano di traffico, cresce la paralisi, dilagano congestioni e inquinamento. Sui grandi itinerari nazionali lo schiacciante dominio del trasporto gommatto causa congestione, inquinamento, danni ambientali seri; ma le ferrovie, ridotte nei decenni ad un ruolo marginale e con strutture inadeguate, faticano a ricevere gli incrementi di traffico che si sono prodotti con la riforma dell'azienda (incrementi limitati, anche se invertito una tendenza); e il trasporto marittimo non riesce neppure a sfruttare, per i suoi limiti strutturali e gestionali, quei due canali navigabili che sono il Tirreno e l'Adriatico. Del resto tutta l'economia marittima è nel degrado, e i grandi flussi di traffico europei hanno emarginato l'Italia, pur protesa nel mare, e si concentrano nei moderni sistemi del Nord Europa. Il trasporto fluviale, la cui dimensione è comunque ridotta per la natura del paese, non utilizza però che in minima parte le stesse potenzialità esistenti. Il trasporto aereo è in tilt, e va verso la paralisi, per le carenze gravissime della gestione dello spazio aereo, degli aeroporti, della compagnia di bandiera, per l'assenza di ogni programmazione.

Questo sistema contraddittorio e arretrato costa moltissimo al paese e allo Stato. La motorizzazione privata, notoriamente, impone spese esorbitanti alle famiglie (5 milioni all'anno per ogni auto), e addossa alla pubblica amministrazione oneri di migliaia e migliaia di miliardi. Lo Stato spende nel trasporto pubblico somme relativamente ridotte (assai meno che in altri paesi europei) per gli investimenti, anche per la lentezza con la quale essi si realizzano; ma profonde somme enormi nel ripianare i bilanci il cui esercizio è costosissimo in funzione della arretratezza. Le attività produttive pagano costi più alti degli altri paesi per il trasporto, che incide ormai dal 6% al 25% sul costo del prodotto finito. I consumi energetici sono gravati di almeno un 1% supplementare in ragione del modello di trasporti vigenti; la sicurezza è vulnerata (46.000 morti e 1.083.000 feriti in 4 anni).

Gli aerei, spesso corporativi e selvaggi, si innestano in questa situazione, e l'aggravano, anche se sono spesso un felice alibi per i gestori di un sistema fallimentare. Essi sono il prodotto di difficoltà e crisi del movimento sindacale, ma essenzialmente della assurda politica di relazioni industriali delle aziende, delle disfunzioni del sistema, della mancanza di governo, delle assurde incentivazioni che il potere ha offerto alle spinte corporative. Tutto ciò non è il frutto del caso. Nasce da scelte politiche folli, ma precise, dall'asservimento dello Stato alle grandi corporazioni private e alle lobbies, dalla degenerazione burocratica dello Stato, dal degrado della pubblica amministrazione. Di tutto ciò si raccolgono oggi i cocci. Ma non sembra che serva neppure la lezione dei fatti. Anzi il governo, a partire dalla legge finanziaria 1983, compie scelte che rafforzano le politiche sbagliate sin qui seguite: strangolando il trasporto pubblico, bloccando le ferrovie, evitando di affrontare le cause vere della crisi del trasporto aereo e del trasporto marittimo. Tutto ciò che si sa fare, è usare i mass media per rivernare sulle spalle dei lavoratori il peso di un fallimento le cui responsabilità sono di tutti coloro che governano l'Italia da anni.

Ma, a questo punto, l'opposizione politica e il movimento sindacale debbono compiere un salto di qualità: i comunisti hanno sollevato per primi questi problemi, e hanno una piattaforma programmatica assai moderna e avanzata, completa di programmi e di iniziative legislative. L'elaborazione del sindacato (Cgil, Cisl, Uil) per ragioni oggettive corre parallela a quella dei comunisti. Ma questo ordine di problemi è stato sempre settorializzato, tecnicizzato. La questione dei trasporti, che è una prioritaria questione nazionale, è stata sin qui considerata una somma di temi particolari, di rilievo secondario. È questo limite che occorre oggi superare. È maturo il momento per una grande vertenza dei trasporti, politica e sindacale. Il suo esito separa la modernizzazione del paese, la promozione dell'ambiente e del territorio, la competitività economica, da una condizione sempre più grave di arretratezza.

Intervista al senatore Lucio Libertini Il punto dopo lo scandalo delle «lenzuola d'oro», le dimissioni del vertice dell'ente ferroviario e la nomina del commissario Schimberni



Grandi manovre sulle Ferrovie

A che punto è la vicenda delle Ferrovie dello Stato dopo lo scandalo delle lenzuola d'oro, le dimissioni del vertice dell'Ente Fs, la nomina del commissario Schimberni? Lo chiediamo al senatore Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti, casa, infrastrutture del Pci.

Ad un punto assai rischioso, risponde Libertini. Intanto appare sempre più chiaro come lo stesso scandalo delle lenzuola d'oro sia pilotato politicamente. Noi non ci riferiamo al lavoro dei giudici, che ha corso obbligato, almeno fino ad un certo punto, e che, per di più dovrebbe essere addirittura coperto dal segreto istruttorio. Ma l'uso che la grande stampa e determinate forze politiche hanno fatto della vicenda è certamente strumentale, insomma, emerge ormai con chiarezza, da tutto quello che è stato detto, che l'affare delle lenzuola d'oro fu concluso, come quasi tutti gli altri contratti scandalosi delle ferrovie, al tempo della vecchia azienda ferroviaria; in questo caso si risale addirittura al 1979. Le responsabilità dell'Ente (o meglio di alcuni suoi dirigenti) consistono in pratica nell'aver confermato un contratto, nell'aver dato continuità. Ed invece le responsabilità dei ministri, degli uomini politici, degli amministratori dal 1979 al 1983 sono tenute nell'ombra (anche se si fanno di continuo allusioni a misteriosi «onorevoli») e il fuoco si concentra sull'Ente, come se, secondo la tesi di Bocca, la corruzione e il disordine fossero cominciati con l'Ente.

Ma quale significato ha questa strumentalizzazione? Un significato chiarissimo. A tutti i costi non importa di noi, ma della questione morale, che invece per noi fa premio su tutto. Vi sono forze importanti, che controllano una quota decisiva del mass media, che volevano colpire l'Ente non già per i suoi purtroppo gravissimi difetti, ma per i suoi pochi pregi: che volevano e vogliono bloccare la ripresa ferroviaria che si è avviata, paralizzare le ferrovie, privatizzare parti importanti, a cominciare dal grande patrimonio immobiliare, smobilitare la rete secondaria; cacciare decine di migliaia di ferrovieri, non già con dardi «scivoli», ma introducendo la cassa integrazione. L'Ente ha offerto il fianco a questo attacco, ma i motivi dell'attacco sono quelli indicati. Del resto, come ho altre volte ricordato, è accaduto anche con le giunte di sinistra di grandi città; uno scandalo, vero o presunto, è stato usato per tentare di coinvolgere in modo marginale i comunisti, e far cadere le giunte; e poi,

È partita l'offensiva sulla privatizzazione delle Ferrovie. I contrasti sulla legge di riforma. Si vuole smembrare la rete ferroviaria e si vogliono cedere le aree ai gruppi privati. La necessità di porre fine alla gestione commissariale entro i termini prescritti. Mario Schimberni, intanto,

chiede il licenziamento di quarantamila dipendenti e propone la Cassa integrazione. Le iniziative e le proposte dei comunisti. Risponde alle domande il senatore Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti, casa e infrastrutture della Direzione del Pci.

CLAUDIO NOTARI

proprio le forze maggiormente coinvolte nello scandalo hanno ricostituito la giunta, estromettendo i comunisti, che nel frattempo erano stati riconosciuti estranei ai fatti criminali. Non voglio fare un esatto parallelo, anche perché il giudizio finale spetta alla magistratura e solo ad essa; ma il senso dell'operazione politica è chiaro. Del resto quando sentiamo un tipo come De Michelis sostenere che nelle ferrovie deve finire ogni lottizzazione politica, e i comunisti devono essere discriminati, la questione dovrebbe essere evidente ai più ingenui.

È che cosa c'è da fare, allora? La prima cosa da fare è porre termine alla gestione commissariale entro i termini prescritti. Per questo occorre approvare rapidamente una legge che modifichi la riforma, eliminando i difetti più vistosi di assetto e inasprendo su questa base, sotto il controllo del Parlamento, un nuovo vertice e un nuovo consiglio di amministrazione. Non sarà facile ottenere questo, perché all'ombra del commissario Schimberni sono cominciate le grandi manovre sottobanco dei partiti di governo, che vogliono sfuggire in ogni modo al controllo del Parlamento. In secondo luogo occorre riprendere con forza, in ogni sede, la battaglia per un vasto programma di investimenti, contro i tagli iniqui della legge finanziaria, per l'integrità del sistema ferroviario, per il progetto alta velocità, per la modernizzazione della rete secondaria. L'occupazione va difesa, ma si dilenda con lo sviluppo e non già con l'assistenza. L'obiettivo di fondo resta quello di un grande sviluppo del nostro sistema ferroviario, che lo allinei all'Europa. E, in questo contesto, occorre affrontare sul serio la questione morale, senza guardare in faccia a nessuno, colpendo ovunque ci sia da colpire, e soprattutto stabilendo nuove regole di assoluta trasparenza.

Per la riforma dell'Ente c'è un progetto di legge del Pci e della Sinistra Indipendente. Quali sono le sue caratteristiche? Questo progetto mira a fare dell'Ente una vera e propria

impresa moderna, responsabile dei suoi atti, e vincolata ai programmi statali attraverso il «contratto di programma». Vogliamo perciò ridurre nettamente il potere attuale del ministro dei Trasporti di interferire nella gestione quotidiana dell'Ente. Il ministro, e il governo nel suo insieme, sulla base delle scelte del Parlamento, devono definire gli obiettivi dell'Ente, e calarli in un «contratto di programma»; e debbono poi controllare che i risultati corrispondano al contratto, che non vi siano violazioni delle regole di condotta. Tutto il resto è responsabilità dell'Ente. Quest'ultimo deve allora avere un vertice efficace, snello, con poteri adeguati. Perciò pensiamo ad un consiglio di amministrazione più ristretto dell'attuale (nove membri) e impegnato negli indirizzi strategici, mentre la gestione spetterebbe al presidente-amministratore delegato, affiancato da due altri amministratori delegati. Deve sparire l'attuale figura del direttore generale, anacronistica in un'impresa di tipo industriale, e si deve giungere a forme radicali di decentramento e di responsabilizzazione, operando con i budget e per obiettivi. Non è la scoperta della luna: sono le metodologie tipiche delle aziende industriali, alle quali si può opporre solo chi vuole perseguire pratiche di lottizzazione politica e di subordinazione dell'ente a grandi corporazioni private.

Parli i lottizzatori. Ma c'è chi sostiene che per ottenere la fine della lottizzazione occorre affidarsi a tecnici neutrali, apolitici. Questa è una sciocchezza, e, peggio, una finzione che nasconde appunto la lottizzazione peggiore. Nessuno è apolitico, nessuno è neutro: tutti hanno idee politiche, votano, appartengono a questa o a quella area politica. Non so se Romiti sia repubblicano o democristiano, ma certamente ha in orrore i comunisti; è dunque neutrale? Non scherziamo, e riconosciamo invece apertamente i diritti politici dei cittadini. Un ente sluggine alla lottizzazione non già se i suoi amministratori appartengono ad un pianeta immaginario privo di politica, ma se

stanno a quel posto per le loro capacità tecniche e gestionali, e non surrogando alla incompetenza con la tessera del partito o con i favori dei potenti. Dobbiamo giudicare tutti sulle capacità specifiche; ed è poi meglio se nessuno è incapace, pucciano, ma tutti non nascondano le proprie idee. Questa storia della neutralità politica dei dirigenti è stata usata proprio in funzione della lottizzazione, e della discriminazione anticomunista. I comunisti sono stati messi al bando per ragioni politiche, ma, paradossalmente, sostenendo che, poiché erano comunisti, non erano apolitici.

Ti sei riferito ad una gestione economica dell'Ente, e dunque ad una gestione tendenzialmente in pareggio. Ma come si concilia questa linea con i fini sociali cui l'Ente deve assolvere? Ecco la funzione del contratto di programma. L'Ente deve individuare con precisione i dati economici, fare le sue scelte su questa base, e definire tariffe tecnico-economiche. Lo Stato, poi, può decidere, programmando in anticipo e non con ripiani a piè di lista, di assegnare all'Ente determinati compiti sociali (trasporto di lavoratori pendolari a tariffa ridotta, collegamenti di parti del territorio isolato, trasporti militari etc.), e per questo pagherà sovvenzioni corrispondenti, con precise imputazioni di costo. Si salvano così i fini sociali, ma non si fa confusione, non si generano carozzoni, non si sottrae l'Ente alle sue responsabilità di bilancio. Vorrei aggiungere che questo tipo di contabilità è quella stessa che ormai impone la Comunità economica europea. Le nuove normative Cee prevedono, appunto, che i bilanci degli enti debbano essere in equilibrio, e costruiti su base economica; che lo Stato corrisponda sovvenzioni mirate di esercizio per pagare le funzioni sociali; che gli investimenti nelle infrastrutture debbano essere a carico dello Stato, e i loro oneri debbano essere ammortizzati nell'esercizio, su base polennale.

Come giudica il Pci il ruolo del privato nello sviluppo ferroviario? L'ingresso di capitale privato può essere assai utile, purché siano chiare le condizioni alle quali avviene. La rete ferroviaria, per ragioni tecniche evidenti, deve essere sotto una unica gestione, necessariamente pubblica: i privati, con capitale di rischio, possono concorrere alle costruzioni; rivedendosi poi sui proventi con sistemi di royalties; rischiando possono guadagnare, e meglio faranno le cose, più guadagneranno. I privati possono altresì concorrere allo sviluppo dei servizi collaterali (centri intermodali, cabotaggio, turismo, trasporto terminale su gomma, trasformazione delle aree delle stazioni). Tutto ciò deve avvenire con trasparenza, sulla base dei principi di economicità e di mercato, anche con società miste. La trasformazione delle aree delle stazioni deve essere decisa sulla base di progetti autonomi dell'Ente e del sistema delle autonomie: i privati possono concorrere a quei progetti, non possono surrogare l'Ente e i poteri dello Stato.

Che ne pensi delle proteste che molti giornali lvano per le condizioni di straordinario affollamento e di sporcizia che si sono registrate nelle ultime settimane su molti treni? La nebbia che ha paralizzato i voli, l'intasamento delle strade, gli orari ridotti e i treni nuovi che la riforma ha determinato hanno provocato un enorme spostamento di pubblico verso la ferrovia, confermando che questa, particolarmente in inverno, è un modo di trasporto vincente. Ma la ferrovia italiana, come andiamo sostenendo da tempo ha dimensioni insufficienti per accogliere questi aumenti di traffico. Di qui la crisi di gestione. Hanno una bella laccia tosta coloro che invece di prendere atto di questa realtà, usano la situazione che si è creata, per attaccare le Ferrovie e chiederne il ridimensionamento e la privatizzazione. Proprio il modo alla rovescia.

Assemblea dei ferrovieri comunisti di Roma

Le sezioni romane dei ferrovieri comunisti hanno indetto e regolarmente svolto, il 17 gennaio, un'affollata assemblea, aperta al pubblico e alle altre forze politiche, dedicata ai problemi dell'Ente Fs. Dopo il diniego del commissario Schimberni di autorizzare questa assemblea nei locali dell'Ente, a differenza di quanto era accaduto per la Dc e per il Psi (in altra parte di queste pagine è trattato questo tema) l'assemblea si è tenuta nei locali del Dopolavoro ferroviario, in un sottopassaggio della stazione Termini. La relazione è stata tenuta dal senatore Libertini, vi è stata la partecipazione di elevati dirigenti delle Fs non comunisti (in particolare socialisti), e un vivace dibattito. Questa iniziativa, che denuncia le paralisi dell'Ente e la necessità di un grande rilancio ferroviario, è l'inizio di un vasto calendario di assemblee di ferrovieri e utenti che il Pci organizza su scala nazionale.

Il blocco dei centri intermodali

Il commissario Schimberni, considerandosi un gestore di transizione, incaricato solo della normale amministrazione, ha praticamente sospeso il programma di investimenti delle ferrovie. Tra le molte gravi ripercussioni di questa situazione c'è il blocco che è intervenuto nella costruzione dei centri intermodali di primo livello, in località strategiche del nostro paese. È un fatto assai grave, perché alla funzionalità di questi centri intermodali sono affidati non solo la riforma del sistema dei trasporti, ma la stessa possibilità di decongestionare le grandi città, mutando il processo di trasporto e di sviluppo delle metropoli. I parlamentari comunisti hanno compiuto un energico passo nei confronti del ministro Santuz, perché questa situazione sia sbloccata.

Perché è ferma la legge sulle ferrovie

Mentre si avvicina la scadenza finale del regime commissariale delle Fs (30 febbraio), non ci sono ancora tracce del disegno di legge governativo che dovrebbe riformare l'assetto dell'Ente Fs e offrire la base per le nuove nomine. Le ragioni di questo ritardo sono le contraddizioni che sono insorte nel pentapartito, e che riguardano la struttura dell'Ente, il carattere del nuovo vertice, il rapporto con i partiti. Ma lo scoglio forse più grande è rappresentato dalla insistenza con la quale proprio palazzo Chigi vorrebbe che nella legge fosse introdotta la possibilità di una vasta privatizzazione del sistema ferroviario. Gli amici di De Mita puntano sullo scorporo di una parte della futura alta velocità, di molte attività ricche del sistema ferroviario, e sulla assegnazione a grandi gruppi dell'enorme patrimonio immobiliare dell'Ente. Altri membri del governo resistono a questa prospettiva, anche perché consapevoli che tali scelte provocherebbero reazioni durissime del movimento sindacale e della opposizione comunista. Di qui i continui rinvii e la paralisi.

L'aviazione militare guarda al passato

Del tutto stupefacente è stata l'audizione dei capi dell'aviazione militare dinanzi alla Commissione bicamerale del Parlamento. In buona sostanza essi hanno del tutto ignorato il vero problema, costituito dallo spezzamento celeste tra autorità militari e civili, hanno negato ogni responsabilità, hanno considerato «normale» che apparecchi militari volino a 300 metri di distanza dai velivoli civili. E, invece, hanno fatto intendere che tutto filerebbe nel modo giusto se la gestione dello spazio aereo fosse di nuovo affidata interamente ai militari. C'è da sperare che siano in buon numero i parlamentari che sanno che in tutti i paesi a grande tradizione aeronautica la gestione dello spazio appartiene alle autorità civili, con un sistema integrato con le responsabilità militari; che lo spezzamento celeste è una pericolosa anomalia, sorta per oscure ragioni di potere; e che il ritorno del controllo del cielo all'aviazione militare sarebbe un pesante passo indietro. Occorre invece guardare al futuro, e ispirarsi ai sistemi più avanzati.

