

l'Unità

Giornale del Partito comunista italiano
fondato
da Antonio Gramsci nel 1924

Orlando e Giubilo

TITO CORTESE*

Due sindaci di grandi città, esponenti dello stesso partito, sono stati protagonisti nel giro delle stesse ore di iniziative e vicende di grande importanza, ma di ben diverso segno. A Roma c'è stato l'annuncio delle dimissioni del democristiano Pietro Giubilo, rese inevitabili dallo scandalo delle mense scolastiche. A Palermo si è raggiunto l'accordo per procedere in tempi brevi alla formazione di una giunta allargata al Pci, secondo la richiesta avanzata dal democristiano Leoluca Orlando «nella consapevolezza dell'urgenza dei problemi della città».

A ben vedere è proprio in queste parole - in questa consapevolezza - che si riferiscono il sindaco di Palermo - la ragione vera di una differenza così radicale tra gli esiti di due esperienze politico-amministrative guidate da uomini dello stesso partito.

Con i problemi della città di Roma, con la loro urgenza, la presenza del sindaco Giubilo in Campidoglio ha avuto in realtà ben poco a che fare, così come oggi la sua uscita di scena. Tutto si è compiuto, dall'elezione-imposizione fino alle dimissioni forzate, nel giro ristretto dei gruppi dirigenti dei partiti, nel regolamento dei conti di potere tra questi gruppi dopo la fallimentare esperienza della giunta Signorile. Era ben chiaro fin da allora che i problemi della gente di Roma non si sarebbero potuti affrontare in positivo saltando da una soluzione all'altra all'interno delle stesse beghe di pentapartito; e tutto si è svolto infatti nella più completa indifferenza della città, per concludersi piuttosto miseramente su una questione di bottega che aveva visto premiare gli interessi degli amici politici del sindaco e ignorare gli interessi dei cittadini di Roma.

A Palermo si è andato - tra scontri reali, che per la prima volta nella recente storia di questa città hanno visto schierarsi tanta gente - proprio nella direzione opposta. Si è usciti dalle beghe dei ristretti gruppi dirigenti dei partiti, quelli di sempre, e si è fatto riferimento ai problemi della città partendo dal problema numero uno, quello dei comitati di affari che da sempre gestivano la cosa pubblica per conto terzi. E così che è nata l'«anomalia Palermo», cioè l'incontro di partiti tradizionalmente come il democristiano e il socialdemocratico con movimenti espressi dalla «nuova società», in una giunta resa possibile dal sostegno dei comunisti. Ed è così che si è arrivati, una volta sgombrato il terreno da quel problema numero uno, e per la necessità di affrontare nelle condizioni migliori gli altri problemi della città, che sono tanti e gravi, alla decisione di consolidare quell'esperienza con l'allargamento della giunta ai comunisti. «Nella consapevolezza», appunto, «dell'urgenza dei problemi della città».

una soluzione ed è una decisione che possono non piacere, ma che si collocano sicuramente in una logica antitetica a quella che ha portato al fallimento, per la verità un po' squallido, della giunta guidata dal sindaco Giubilo a Roma. E su questa diversa logica che induce a riflettere la coincidenza di queste ore tra le vicende comunali di opposto segno di Roma e di Palermo. Davvero è difficile capire come i socialisti, che hanno amministrato Roma con Pietro Giubilo, si rifiutino di amministrare Palermo con Leoluca Orlando (non - attenzione - con la Dc palermitana, alla quale rinnovano quotidianamente l'offerta di una giunta a due che escluda i comunisti); difficile, anzi impossibile, spiegarlo e capirlo, se non riferendosi appunto alla logica che è prevalsa fin qui a Roma, quella dei giochi tra i vertici dei partiti, che vede la città spettatrice e non protagonista delle scelte che la riguardano.

Appartiene a questa stessa logica la tentazione del cosiddetto «baratto», già affiorata quando si pensò di strappare la rinuncia della Dc all'«anomalia» palermitana in cambio del rimpio della giunta rosso-verde di Milano per un ritorno al pentapartito. C'è da dire che chi avesse in mente oggi un qualche «baratto» del genere tra Roma e Palermo, davvero dimostrerebbe di non aver capito niente di quanto di nuovo è avvenuto e sta avvenendo nella città siciliana. Nella città, appunto: non nel giro ristretto dei vertici dei partiti, che conta, vivaddio, un po' meno di prima.

*direttore dell'«Ora» di Palermo

A colloquio con Giuseppe Boffa sui clamorosi risultati del voto in Urss. La democrazia cambia anche il Pcus



Moscoviti commentano un articolo del «Moscow News» sui risultati elettorali di domenica scorsa

Le prime elezioni democratiche, una svolta storica per l'Urss. E i risultati del voto sono andati al di là di ogni previsione, sorprendendo non pochi osservatori. Tu come il giudice, da storico e da politico?

«Abbiamo ora la prova» - per molti di noi, la conferma - che i cambiamenti in corso nell'Urss sono realmente cambiamenti radicali. Conosco parecchi che solo pochi mesi fa non avrebbero scommesso una lira sulla possibilità che si svolgessero elezioni libere, con una valanga di voti al candidato osteggiato dall'apparato, con decine di alti dirigenti bocciati, con uno come Sakharov fino a poco fa al confino, poi rifiutato dalla burocrazia della corporazione e ora quasi certamente ricuperato ed eletto, e così via. Ed erano le prime elezioni, esito di un processo complicato e non privo di contraddizioni, avute con un sistema imperfetto e ancora in fase di rodaggio. Eppure sono state elezioni vere, precedute da quella selezione autentica che in alcuni casi ha configurato quasi una sorta di «primarie», con confronti espliciti tra persone se non ancora tra programmi. E il carattere di elezioni vere lo hanno dimostrato persino le dove gli apparati avevano imposto il candidato unico: in tutti la metà dei casi è stato bocciato. L'esito del voto getta anche una luce più chiara sulla questione delle riforme istituzionali in Urss. Mesì fa avanzammo alcune riserve, sia sul complicato meccanismo elettorale, sia soprattutto su quel cardine delle prime riforme che è l'identificazione del capo dello Stato col segretario del Pcus. Oggi, il voto ci dice che nei compromessi dettati dai dialettici di prudenza conservatrice la novità ha prevalso. Lungi dal rinsaldare la passività dell'apparato, il voto ha tolto anche la legittimazione politica a quei dirigenti che sono stati battuti.

È stato dunque un momento alto di lotta politica... Precisamente. E di una lotta in cui il nuovo sta spazzando via tutte le riserve di vecchio tipo. Il rodaggio è riuscito, come nel vecchio detto inglese secondo il quale si sa com'è venuto il pudding solo mangiandolo. Gorbaciov è un uomo che crede veramente nella democrazia, nella sua forza di componente. Ha voluto sottoporre i quadri del suo partito a questa prova, perché, ci aveva detto, sarebbe stato possibile anche cambiarli dall'alto, ma non sarebbe servito a molto se i nuovi fossero arrivati attraverso i vecchi metodi di selezione.

Niccolò Amato, massimo responsabile del sistema penitenziario, ha rivolto un appello al suo ministro, al governo, a maggioranza e opposizione, ai sindacati perché si faccia finalmente la riforma degli Agenti di custodia e delle Vigiliatrici. E questo appello lo ha dato a Repubblica segno evidente, mi pare, che le sollecitazioni da lui compiute - non ne dubito - nell'ambito delle relazioni interne del suo ufficio, non hanno sortito esito alcuno. Raccolgo e rilancio l'appello di Amato. Agenti e Vigiliatrici attendono da 14 anni da quando cioè, nel 1975, il Parlamento varò un ordinamento penitenziario tra i più avanzati del mondo. Ma dimentico (o non volle saperne) che senza una contestuale sollecitazione riformatrice per il personale chiamato ad attuare le norme sui detenuti, il vino nuovo sarebbe stato versato negli otri vecchi. Col rischio di spaccarli.

È una vicenda che ho vissuto direttamente. Nel giugno

«Perché Gorbaciov ha vinto la sfida»

Giuseppe Boffa, presidente del Cespi, ha fatto parte della delegazione del Pci che, con Occhetto, ha incontrato il mese scorso Gorbaciov. Con lui commentiamo l'esito delle elezioni sovietiche. Sono state il punto culminante del processo avviato dalla nuova leadership. Ma in questo processo hanno anche segnato un salto di qualità clamoroso, da più parti considerato ormai irreversibile.

BRUNO SCHACHERL

... e non attraverso questa grande prova democratica. Per il momento non si sono ancora visti i risultati tangibili, ma è una novità ancor più sconvolgente.

Il Pcus non solo sta diventando, ma è costretto a diventare altra cosa. Secondo una definizione celebre, era una specie di «ordine aristocratico», che aveva finito col perdere persino le caratteristiche di partito politico. La riforma in atto, e il voto, lo obbligano adesso alla sanzione popolare: tra breve gli saranno tolti i poteri amministrativi. Dunque, è spinto, nolente o convinto, anche a radicali mutamenti del proprio assetto interno. Chi non ha avuto il voto, in parecchi casi neppure i voti degli iscritti al partito, ha perso l'autorità per dirigere. In molte circoscrizioni, scegliendo tra candidati iscritti al partito, la gente ha anche mostrato le proprie scelte politiche, ha contribuito cioè a selezionare nuovi quadri del partito. Questa scossa, dura ma salutare, è stata voluta fermamente da Gorbaciov e dagli uomini a lui più vicini. Essi sono consapevoli dei rischi che affrontano e dei contraccolpi sempre possibili. Ci sarà chi menterà scandalo, chi tenterà rivincite. Ma le forze messe in campo sono ormai una garanzia. L'eloquenza del voto è palpabile.

Eppure, si è detto e si continua a dire che l'evoluzione

ne dei compiti e dei poteri del Soviet supremo. La seconda, la questione delle nazionalità, su cui appena qualche settimana fa, a Kiev, Gorbaciov ha annunciato la convocazione di un Cc. Ma già il voto ha detto, in alcuni casi, come sia possibile fare un passo avanti in direzione di soluzioni politiche. Così nei paesi baltici, in particolare in Estonia, dove il partito, appoggiando il fronte nazionale, ha retto brillantemente la prova del voto. Altre, invece, le elezioni hanno rivelato che siamo ancora a una fase prepolitica: l'arcano unanimità azerbaigiano e l'astensione armena. Ma tutto il voto andrà analizzato più puntualmente, quando saranno noti i dettagli.

Complessivamente, dunque, un grande successo della perestrojka politica, che la leadership gorbacioviana ha fermamente voluto come condizione indispensabile anche per la stessa perestrojka economica. Ma basterebbe per dare segni tangibili la direzione di un superamento della crisi attuale?

La riforma politica era necessaria. Non saprei dire se sarà sufficiente. Per poter cambiare il corso economico non si può far a meno di dirigenti nuovi, corvinti, nella politica, nella gestione, nell'amministrazione. Ma riuscire a cambiare nel profondo i comportamenti dei vari soggetti economici, produttori e consumatori, questo è un altro discorso. Richiede tempo, e il tempo è poco. È vero bensì che riforme sono state avviate, e anche profonde e coraggiose (penso al recente Cc sull'agricoltura). Ma i risultati non si vedono ancora. Il vecchio modo di produzione - diciamo: staliniano - non funziona più, e non funzionava già da tempo. Il nuovo non cammina ancora con le proprie gambe. Non abbastanza, comunque, per far vedere alla gente che il paese sta profondamente cambiando, e rinsaldare la sua fiducia. Perciò non si torna indietro; ma non è possibile neanche rallentare il ritmo delle riforme. È un compito gigantesco. Si tratta di cambiare il modo di lavorare e di produrre, nell'industria, nell'agricoltura, persino negli istituti di ricerca; di trovare vie inedite per stimolare la produttività, per aprirsi alle leggi del mercato, per valorizzare le competenze e le diversità, per modificare scelte produttive e di consumi. Non è compito da poco. Ma è la strada imboccata, e che viene perseguita con coraggio. Anche perché non ce ne sono altre.

**Intervento
Caro dottor Schimberni, permette qualche consiglio per il futuro delle Fs?**

ENRICO CHIAVACCI

Ho letto sulla stampa i propositi di Schimberni per il futuro delle Fs. Ho l'impressione che né Schimberni, né il governo, abbiano una idea, neppure vaga, di quale sia la posta in gioco, e quindi di quali soluzioni più razionali. La posta in gioco è né più né meno che la stessa possibilità di far muovere persone e merci. Non è questione di muoversi più o meno bene, ma di muoversi in assoluto.

Nelle previsioni europee, la domanda di mobilità di qui a dieci anni (al 2000) sarà raddoppiata. Con che mezzi rispondere a tale incremento? Con le strutture di trasporto attuali no di certo. Un aumento modesto del trasporto aereo ha recentemente semiparalizzato gli aeroporti e le aerovie europee.

Non c'è bisogno di spiegare come tale raddoppio vorrà dire la paralisi del trasporto su strada. Resta la ferrovia: e qui le possibilità che le nuove tecnologie oggi offrono sono ancora pochissime sfruttate. Tutti i paesi del mondo se ne sono accorti, e lo sviluppo della ferrovia, con concetti completamente nuovi rispetto al passato, è in corso ovunque, e soprattutto in Europa.

Il primo errore del governo, e di Schimberni, è di carattere economico. D'accordo sulla lotta agli sprechi, agli arricchimenti illeciti, agli appalti di favore. Ma il deficit delle Fs può essere un guadagno netto per lo Stato. Quanto maggiore sarà la quota dell'aumento di mobilità che potrà essere soddisfatta dalla ferrovia, tanto maggiore sarà il vantaggio economico dello Stato. Un vantaggio economico e insieme sociale e ecologico. Occorre che il governo e Schimberni riflettano su queste cifre, di fonte Cee:

1) Energia. Nella Cee la ferrovia assorbe il 3% dell'energia destinato al trasporto, ma assicura il 9% del trasporto persone e il 25% del trasporto merci. La ferrovia, nel settore merci, è 3,5 volte più efficace del Tir a parità di carico utile; nel settore persone può esserlo da 3 a 5 volte rispetto all'auto, ben oltre 5 volte rispetto all'aereo. Il Tgv francese (l'odiata alta velocità) rappresenta per la Francia un'economia di petrolio di 71.000 tonnellate all'anno. Ma vi è di più: una linea elettrica può essere alimentata con qualunque fonte di energia (petrolio, metano, acqua, atomo), mentre auto e aereo vanno solo col petrolio. Ciò è di grande importanza strategica, ma permette anche di scegliere la fonte di energia volta a volta più conveniente, con ulteriori vantaggi economici per lo Stato.

2) Sicurezza. Media europea di viaggiatori morti per incidente: su strada 12,6 per viaggiatore/km; su rotaia 0,1 (media 1982-84). La probabilità di incidente mortale su strada è 125 volte quella della rotaia. Il bilancio degli uccisi su strada in un giorno è circa il quadruplo degli uccisi dalla rotaia in un anno. Questo si può tradurre in termini economici: in Francia nell'81 la perdita economica per incidenti stradali (perdita di produzione, spese sanitarie, costi assicurativi) è stata del 2,5% del Pil. Su rotaia l'incidenza è zero (percentuale insignificante). A ciò si deve aggiungere l'enorme distruzione, su strada, di beni e mezzi di trasporto per il settore merci.

3) Inquinamento. In Germania federale, nel 1985, si è calcolato che il traffico stradale è responsabile del 64% dell'inquinamento da monossido di carbonio, del 50% da piombo, del 45% da anidride solforosa. La ferrovia elettrica ha inquinamento zero sul territorio; e quello delle centrali è molto più economicamente ed efficacemente abbattibile e controllabile. Il costo sanitario nazionale tedesco per inquinamento da traffico è valutato a circa 2000 miliardi di lire all'anno.

4) Invasione di territorio. Per assicurare lo stesso volume di traffico, la ferrovia invade un terzo del territorio invaso da un'autostrada: larghezza di m 13,7 e m 37,5. A ciò va aggiunta una fascia di m 100 inquinata da gas di scarico (ricerca dell'Università della Ruhr). L'aereo non invade il suolo, ma gli aeroporti si: uno solo dei due grandi aeroporti di Parigi (Roissy) occupa molto più suolo dell'intera linea Parigi-Lione del Tgv (3.000 ha contro 2.400). L'inevitabile aumento del traffico, se non sarà assorbito per la maggior parte dalla ferrovia, condurrà senza alternative a una cementificazione totale dell'Italia, e a un costo elevatissimo per esproprio di terreni e per opere di riequilibrio del territorio.

Economia dunque non è limitare il deficit o gli investimenti. Economia è aumentare l'offerta in tutti i settori: persone e merci, brevi e lunghe distanze, quantitativamente e qualitativamente. Solo all'interno di questo quadro, si dovrà parlare di gestione rigorosa e di produttività, grave errore sarebbe commisurare l'offerta alla domanda attuale di trasporto. Un miglioramento in quantità e qualità dell'offerta fa sempre emergere una domanda potenziale, sia nelle lunghe che nelle brevi distanze. La domanda potenziale proviene sostanzialmente da: spostamento della domanda da strada a rotaia; creazione di nuova domanda di mobilità.

Un altro grave errore sarebbe la messa in mora dell'alta velocità per motivi economici. E sarebbe un errore per più motivi. L'alta velocità richiede il quadruplicamento di alcune linee: almeno la Milano-Battipaglia e la Torino-Venezia. Ora il quadruplicamento di queste - e di altre - linee è comunque necessario per migliorare la quantità e la qualità del servizio viaggiatori a breve raggio sia del trasporto merci, che Schimberni vuole privilegiare. Nessun miglioramento sostanziale è pensabile senza una sede propria per i servizi a breve raggio (regionali o di bacino), cioè binari separati per i treni a lunga e a breve distanza. Occorre offrire orari pensati indipendentemente per i due servizi, ciascuno con una sua logica: e per evitare condizionamenti e intralci reciproci non vi è altra strada che dare a ciascun traffico la sua copia di binari.

Ma vi è di più: la massima potenzialità di una linea si ha con un traffico omogeneo, cioè quando i treni viaggiano tutti alla stessa velocità. Quando sulla Bologna-Milano o sulla Roma-Napoli viaggiano treni a 180 km/ora e treni a 90 km/ora i conflitti sono inevitabili: si paga in termini di regolarità, di quantità dei treni, e sempre anche in termini di velocità media, sia per i treni lenti che per quelli veloci. Ma allora, se il quadruplicamento è necessario per le priorità che Schimberni propone, perché non costruire le nuove linee già adatte all'alta velocità? L'aumento di costi sarebbe non rilevante, e la possibilità di nuova e migliore offerta sono sconfinata. E questa è appunto la strada che Francia, Germania, Belgio, e ormai anche Spagna, Svizzera e Austria, stanno già risolutamente percorrendo.

Schimberni pensa che non si debba fare concorrenza all'aereo: non si tratta di concorrenza, ma di evitare l'immobilità del treno italiano. Col progetto alta velocità già approntato dalle Fs, si potranno trasportare oltre 1500 persone/ora fra Milano e Roma in tempi comparabili con l'aereo: per fare ciò con l'aereo occorrerebbero 10 M80 o 15 Dc9 in decollo e atterraggio; a Milano e Roma ogni ora. Con l'auto dovrebbe entrare in autostrada 12 auto al minuto per tutto l'arco della giornata. Le linee per l'alta velocità richiederebbero tempi di realizzazione minimi di 6-7 anni; il materiale rotabile è già in fase sperimentale, e questi anni serviranno per le necessarie verifiche sotto esercizio. In ferrovia i tempi sono lunghi: se lo si può di cui avremmo assolutamente bisogno fra dieci anni, devo cominciare a prepararlo oggi. Le Fs hanno un patrimonio tecnico invidiabile: ingegneri e quadri di veri ferrovieri, e non scelti per meriti di partito, hanno fatto utilmente e a basso prezzo cose eccellenti: certamente adeguate, e in qualche caso superiori, ai migliori standard europei. Perché bloccare, sprecare e umiliare questo ricco patrimonio tecnico e umano - patrimonio delle Fs e non dell'industria privata - proprio quando ne abbiamo più bisogno? Compito di un manager non è spendere un patrimonio, ma capire le potenzialità e valorizzarlo.

Se benissimo quali e quanto complessi siano i problemi tecnici e finanziari delle Fs. Mi sono limitato a indicare un solo aspetto, ma un aspetto fondamentale: quale debba essere la funzione delle Fs tra pochi anni. È questa la logica di fondo che deve governare la soluzione degli altri problemi. Tanto si parla del 1992: ma nel 1992 la nostra rete ferroviaria dovrà essere adeguata alla, e integrata nella, rete europea. E la rete europea, sulle grandi relazioni, prevede un'alta velocità dell'ordine di 250 km/ora per i viaggiatori e 160 per le merci. A Spagna inizia in questi giorni a cambiare addirittura lo scartamento per le sue nuove linee, per portarlo alla misura normale europea e avere collegamenti diretti in alta velocità: si assume un onere finanziario enorme, ma un governo che si rispetti deve guardare bene oltre il bilancio del 1989. I conti dell'attuale governo e di Schimberni mi sembrano invece i conti della serva, e neppure di una serva avveduta.

E'

SENZA STECCATI

MARIO GOZZINI

Il potere e le prigioni

intollerabile del giudice Terranova, martire della propria lealtà allo Stato.

Se l'appello di Amato per gli Agenti cadrà nel vuoto, sarà autorizzato a pensare che nel governo e nella maggioranza c'è qualcuno che non digerisce l'ordinamento penitenziario. Senza la riforma della custodia e di tutto il personale, infatti, quell'ordinamento è in pericolo.

Ringrazio Andrea Margheri per il suo articolo (13 marzo) sulla sinistra nella scuola, in risposta a una mia modesta provocazione. Delle molte argomentazioni, vorrei sottolineare soprattutto lo stretto rapporto fra più autonomia e più partecipazione democratica come condizione per un collegamento migliore fra scuola e società. I decreti del 1974 puntavano soprattutto sulle famiglie: salvo rare eccezioni, sono falliti. Enti locali, associazioni, imprese: la partecipazione va cercata e promossa in uno spazio molto

più ampio, pubblico e privato.

A Firenze, per esempio, è in corso un ciclo di lezioni sulla Costituzione per gli ultimi anni delle superiori, organizzato da una scuola, l'Ili, da un'imprenditore - l'Unicoop - e dalla Lega delle cooperative, dal Comune e dal Provveditorato, con la consulenza culturale dell'associazione G.P. Moucci. Docenti Paolo Barile, Alberto Ferreri, Gianluca Cerrina Ferreri, concluderà Nilde lotti martedì 4 aprile. Più di duemila ragazzi, attenzione tesa, interventi immediati e domande pertinenti. Un'esperienza molto positiva, per giudizio concorde. Un esempio utile di collaborazione fra soggetti diversi per una scuola meno lontana dalla società.

Ormai credo sempre meno alle grandi riforme e più agli interventi circoscritti. Rendere obbligatoria la Costituzione agli esami di maturità non costa nulla, servirebbe anche a incentivare la partecipazione esterna alla vita della scuola. Su questo, insisto, vorrei il parere di Margheri e del partito.

l'Unità

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

Editrice spa l'Unità
Armando Sarti, presidente
Esecutivo: Diego Bassini, Alessandro Carri,
Massimo D'Alena, Enrico Lepri,
Armando Sarti, Pietro Verzaletti,
Giorgio Ribolini, direttore generale

Direzione, redazione, amministrazione: 00185 Roma, via dei Taurini 19, telefono passante 06/40490, telex 613461, fax 06/4455305; 20162 Milano, viale Fulvio Testi 75, telefono 02/64401.
Roma - Direttore responsabile Giuseppe F. Menzella
iscriz. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, iscriz. come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555.
Milano - Direttore responsabile Romano Bonifacci
iscriz. al n. 158 e 2550 del registro stampa del trib. di Milano, iscriz. come giornale murale nel reg. del trib. di Milano n. 3599.

Concessionarie per la pubblicità
SIPRA, via Bertoldo 34, Torino, telefono 011/57531
SPL via Manzoni 37, Milano, telefono 02/63131
Stampa Nigi spa: direzione e ufficio, viale Fulvio Testi 75, Milano.
Stabilim: via Cino da Pistoia 10, Milano; via dei Pelagii 5, Roma.