

## Problema ferrovie: investimenti e politica tariffaria

SERGIO BRUNO

**N**ell'affrontare il problema ferroviario occorre distinguere tra le questioni di fondo e i giochi tattici in una partita che vede accavallarsi interessi a volte ambigui, in cui accade che interessi più forti, ma meno spendibili, si facciano scudo di interessi più deboli.

Contro un aumento delle tariffe possono addursi due motivazioni: l'impatto inflazionistico e la tutela di utenti a reddito basso o pendolari per i quali il trasporto costituisce una voce importante di spesa. L'effetto inflazionistico si può ritenere, almeno per aumenti del 30-40%, basso, proprio per il valore estremamente basso delle tariffe stesse, che rende esiguo il peso di questa voce nei panieri degli indici dei prezzi. Questi modesti impulsi inflattivi verrebbero poi controbilanciati dagli effetti della diminuzione del reddito disponibile, da ritenersi relativamente consistente per la plausibile rigidità della domanda di trasporto. È tuttavia questa rigidità che rende rilevante l'aspetto sociale del problema. Occorrerebbe quindi pensare ad un intervento articolato che tuteli le fasce più deboli, ma impedisca che ciò faccia da ombrello alle fasce più forti (si pensi, per esempio, ai turisti), che nessun paese civile si sogna di sussidiare. L'ottica va riequilibrata. Come conseguenza delle distorsioni tariffarie, ogni famiglia italiana paga oggi in media L. 800.000 per sussidiare le ferrovie, ma si mena scandalo per il passaggio da 8 a 12.000 lire di un abbonamento settimanale su una media percorrenza pendolare.

Quanto agli investimenti, una buona parte di essi sono troppo costosi per i risultati che danno luogo, ovvero danno risultati che non corrispondono a benefici reali per la capacità di rete. Possibili risparmi derivano quindi, in ipotesi, non da una decurtazione degli investimenti reali, bensì da una riduzione del prezzo degli stessi investimenti reali, o dalla eliminazione di investimenti inutili ai fini dell'aumento dell'offerta di traffico, e che erano stati programmati per l'incapacità della precedente gestione di ottimizzare l'organizzazione delle risorse di cui già disponeva. Nel determinare tali fenomeni entravano in gioco, oltre l'abitudine dell'ente ad essere rimborsato a piè di lista (a sua volta piena anche all'effetto deresponsabilizzante della bassa copertura tariffaria), gli interessi dei fornitori e il comprensibile (ma non giustificabile) opportunismo dei comuni, che tendevano a lucrare esigenze di investimento delle ferrovie per negoziare opere pubbliche indebitamente generate in cambio della concessione degli strumenti urbanistici necessari (cioè ha comportato spesso maggiorazioni fino al 7-800% nel

passaggio dal progetto di massima, sulla base del quale l'investimento veniva deciso, a quello esecutivo, senza che ciò potesse portare a rivedere l'opportunità di effettuare l'investimento). Che l'ipotesi qui esposta sia corretta è indubbiamente da verificare nei dettagli (e si tratta di un compito tecnico di pertinenza del ministero competente), ma una volta che lo sia, come si fa a negare che l'ente abbia il diritto/dovere di razionalizzare la propria attività di investimento? Naturalmente ciò solleva dei problemi sul piano della politica economica e industriale, che vanno tuttavia risolti in altre sedi. Infatti gli investimenti, per quanto inutili o eccessivamente onerosi, costituiscono, visti dal lato delle aziende fornitrici, domanda, cioè valore aggiunto e occupazione. Il taglio potrebbe quindi, per quanto concesso dal punto di vista delle Ferrovie, comportare danni economici e sociali sul cosiddetto «sistema» dei terzi, a sua volta, la crisi così indotta in tali settori potrebbe dar luogo a danni, anche in termini di spesa pubblica per sussidi a cassa integrazione, di notevole rilievo.

*docente di scienza delle finanze all'Università di Roma*

## Un'esigenza cui ci richiamano le lotte nelle filiali brasiliane delle case automobilistiche europee. L'esempio dei tedeschi per quanto riguarda il Sudafrica

# Il Sindacato sopra i confini

**C**ara Unità, ultimamente in Brasile sta sviluppandosi una grande stagione di lotte dei lavoratori metalmeccanici, in primo piano quelli occupati nelle filiali brasiliane delle grandi case automobilistiche europee, giapponesi e nordamericane, fabbriche impiantate in Brasile, come del resto in altri Paesi del cosiddetto Terzo mondo, allo scopo di usufruire in maniera ottimale delle favorevoli condizioni politiche, sociali, ambientali come dire maggiori libertà di distruggere, inquinare, sfruttare e reprimere brutalmente ogni tentativo dei lavoratori di essere protagonisti del loro destino.

Naturalmente le multinazionali, il cui unico scopo è il profitto, rispondono alle legittime richieste e aspirazioni dei lavoratori, complice le autorità politiche nazionali e locali, con l'uso brutale e indiscriminato della forza quando mai il capitalismo ha avuto rispetto per qualcosa che non sia stato il profitto?

In prima linea nelle repressioni le filiali di Volkswagen, Mercedes, Ford, Toyota, e anche la nostrana Fiat fa la sua parte. Alle giuste e pacifiche rivendicazioni si risponde con canche di polizia e licenziamenti di rappresaglia. È di questi ultimi giorni la notizia del ferimento di cinque lavoratori colpiti duramente dalla polizia, coadiuvata da alcuni dirigenti, alla filiale della Mercedes di São Bernardo, rei di aver osato chiedere il rispetto di alcuni diritti sindacali.

Ovviamente lavoratori e sindacati italiani solidarizzano con i metalmeccanici brasiliani, come con, le lotte dei lavoratori di qualsiasi Paese. Però anche questa pur importante manifestazione di solidarietà ideale non basta: bisogna andare oltre sperimentando altre forme, trovando nelle lotte dei lavoratori di una stessa multinazionale elementi unitari su cui far convergere le volontà e le diversità rivendicative proprie di ogni filiale, su obiettivi comuni a tutti, qualunque sia il contesto sociale di appartenenza.

È molto difficile parlare di unità o meglio di elementi unitari fra i lavoratori del mondo senza cadere in una sorta di velleitarismo verbale, ma è ora che tutto il movimento sindacale prenda coscienza della necessità indifferibile di ricercare elementi comuni, unificanti, nelle lotte dei lavoratori del mondo, per creare una coscienza dell'interdipendenza dell'economia e dell'impossibilità di continuare con l'attuale modello di sviluppo.

L'unità fra chi lotta per allargare gli spazi di democrazia o per una nuova qualità della vita e chi lo fa, invece, per sopravvivere, non è né facile né scontata, però l'obiettivo da perseguire è quello.

Visto e constatato che le politiche produttive delle multinazionali nel Terzo mondo sono determinate dalle capifila occidentali o comunque dalle centrali economiche e finanzia-

zioni continuassero a servirsi della propria autovettura per le piccole e medie distanze, richiederebbe di affrontare una serie di problematiche di carattere tecnico superabili, e nello stesso tempo comporterebbe vantaggi inutibili come il risparmio energetico, la riduzione dell'inquinamento atmosferico, il recupero di un rapporto diretto fra gli utenti e l'ambiente urbano, le sue forme, i suoi volumi ecc., l'eliminazione degli incidenti stradali con il loro carico di costi economici e di sofferenza umana, e permetterebbe di camminare per percorrere brevi tratti tra i vari impianti e agli stessi nati in corsa moderna.

I costi, immagino, sarebbero sopportabili dallo Stato e dalle amministrazioni locali. È una proposta sulla quale è utile riflettere senza pregiudizi e guardando avanti, nella direzione della concreta riconversione ecologica dell'economia.

sen. Angelo Dionisi, Riel

## «Consegnate i vostri risparmi agli insegnanti i quali...»

**C**aro direttore, nelle scuole elementari di Paganica, in provincia dell'Aquila, un sacerdote ha potuto permettersi di far circolare fra gli alunni, non si sa con l'autorizzazione di chi, un foglio che recita testualmente: «Ritornando su quanto la Madonna ha detto a Fatima, cioè che la pace nel mondo verrà quando la Russia si convertirà, abbiamo pensato che sarebbe bello se anche voi contribuiste a tale conversione offrendo un Vangelo a ogni bambino russo. Loro non possono acquistarlo perché in Russia un Vangelo costa quanto guadagna il loro papà in un mese».

«Se siete d'accordo, consegnate i vostri piccoli risparmi agli insegnanti che li offriranno al direttore. Un bambino li offrirà al Papa. Da questo momento impegnate a recitare incessantemente il rosario e a fare fioretto ecc. ecc.»

Questo è quanto ancora succede nell'anno 1989.

Erasmo Palmisani, Paganica (L'Aquila)

## Un'opinione controcorrente sui film italiani a Cannes

**C**ari compagni, secondo un'edizione di Walter Veltroni, «Cannes ci dice che questo cinema è da salvare» (L'Unità del 23 maggio), in esso tutto andrebbe a gonfie vele: «c'è un immenso patrimonio di creatività, poesia, professionalità - egli scrive - che solo la cieca rozzezza di chi governa riesce a comprimere e, spesso, a mortificare». Ne darebbero la prova proprio due film presentati a Cannes, quelli di Giuseppe Tornatore («Un successo pari alla bellezza dell'opera») e di Ettore Scola («un maestro del cinema italiano»). Poiché li ho già visti entrambi, so per esperienza diretta che il film di Tornatore è terribilmente modesto e quello di Scola terribilmente brutto (Non parliamo neanche, per carità di patria, del Francesco di Liliana Cavani. È solo un lutto, la scomparsa di Sergio Leone - i scrupoli come

Scrivete lettere brevi, indicando con chiarezza come, come e indirizzo. Chi desidera che la sua non compaia il proprio nome ce lo preclui

## Quella tragica iniziativa che ha spezzato una storia

**C**aro direttore, il dramma della Cina non deve arresiare la nostra riflessione e la nostra battaglia politica per avvicinare, sempre più, democrazia e socialismo per i comunisti si tratta di un altro passaggio che va superato proprio affermando, con grande forza, la riformabilità del Paese a rivoluzione avvenuta e l'esigenza di allargare i margini democratici del Paese dell'Occidente.

La tragica iniziativa del governo cinese ha spezzato la storia di quel grande Paese, il massacro di Tienanmen ha tranciato la continuità di fondo di un processo rivoluzionario che (pur tra inevitabili fasti contraddittori) aveva fin qui mantenuto quella peculiarità di cui parlava il suo «Stella Rossa sulla Cina», deservita come la formazione di istituzioni sicuramente incomplete, ma inserite in modo concreto in un certo tipo di società.

In questo senso la domanda se la «società rossa» cinese fosse democratica come quelle inglesi o americane è risultata sempre oziosa e i comunisti hanno sempre goduto presso le masse sia di autorità sia di consenso. Il loro potere non veniva quindi soltanto dalla scarsità del fucile ma dalla loro capacità di offrire alle masse contadine della Cina una nuova società, una nuova classe dirigente, una possibilità di sopravvivenza.

La linea di modernizzazione preleva nel dopo Mao ha puntato le sue carte sull'innovazione tecnologica, ha aperto all'Occidente, non tanto sotto l'aspetto (indispensabile) del far crescere complessivamente le condizioni di vita del Paese, ma di creare meccanismi mercantocritici, di vera e propria disuguaglianza nella condizione materiale dei singoli e soprattutto di privilegio della città nei riguardi della campagna, condotto in forma decisamente autoritaria, a spezzare i primi punti di equilibrio per l'assetto sociale del Paese ed a portare i settori più avanzati dell'«intelligenza» a reclamare una ricicatura dello «strappo» sotto l'aspetto di un recupero di democrazia e di maggiore eguaglianza.

*Francesco Astengo, Savona*

## ELLEKAPPA



**«Tapis roulants» (tappeti volventi) per sostituire le automobili**

**«I peggiori intendono trarre vantaggi elettorali»**

**«Tapis roulants» (tappeti volventi) per sostituire le automobili**

**«I peggiori intendono trarre vantaggi elettorali»**

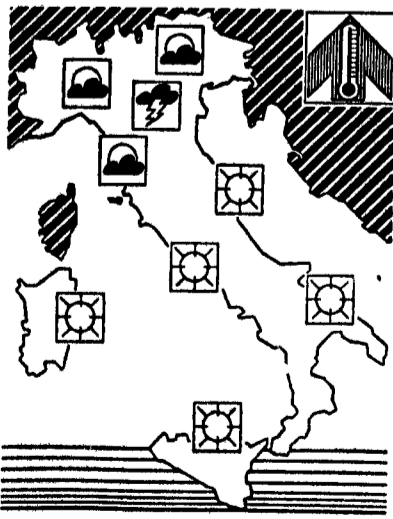
**«Tapis roulants» (tappeti volventi) per sostituire le automobili**

mentazioni e di applicazioni limitate.

L'automobile, infatti, da una parte è giunta a un'evoluzione tecnica notevolissima, dall'altra, ha probabilmente raggiunto il punto della sua massima contraddizione. Essa ormai, nei centri urbani e nelle immediate periferie delle nostre città, non permette velocità molto superiori a quella dei pedoni, e la diffusa coscienza dell'impatto ambientale e della nocività atmosferica correlata al suo uso eccessivo, sta suscitando un atteggiamento critico e un orientamento culturale nuovo in favore di un superamento, seppure graduale, di essa. Non sembrano pertanto adeguate alla soluzione definitiva del problema del traffico urbano ma soltanto a innanzi di qualche anno soluzioni più radicali, veramente alternative, che presuppongono il ricorso a più livelli di scienza e di tecnologia e che, se non ancora realisticamente generalizzabili, mentano tuttavia di uscire dalla fase di sporadiche sperimentazioni e di applicazioni limitate.

Il progresso tecnologico ha d'altra parte raggiunto livelli tali da permettere l'introduzione di mezzi e di sistemi di trasporto veramente alternativi come le scale mobili e i tapis roulants. L'introduzione di questi nuovi sistemi soprattutto all'interno delle città, a nozze delle quali costruire aree di parcheggio e servizi per

## CHE TEMPO FA



- SERENO
- VARIABLE
- COPERTO
- PIOGGIA
- TEMPORALE
- NEBBIA
- NEVE
- MAREMOSSO

**IL TEMPO IN ITALIA** sta transitando sulla nostra penisola l'ultima perturbazione della lunga serie che convogliata dall'aria fredda di origine continentale ha investito le nostre regioni ed in particolare quelle settentrionali e quelle centrali adriatiche. Ora la situazione meteorologica sta per essere controllata da un'area di alta pressione che dall'Africa settentrionale si estende verso l'Europa centrale avrà il compito di deviare le perturbazioni atlantiche verso latitudini più settentrionali dell'Europa.

**TEMPO PREVISTO** sulle regioni settentrionali addensamenti nuvolosi a tratti associati a qualche episodio temporale a tratti alternati a schiarite. Sulle regioni centrali adriatiche le condizioni di variabilità con alternanza di annuvolamenti e schiarite verso le zone interne appenniniche si potranno avere addensamenti nuvolosi a carattere temporaneo associati a qualche piovoso. Prevalenza di tempo buono e cielo sereno o scarsamente nuvoloso sulle rimanenti regioni della penisola e sulle isole. In graduale aumento la temperatura ad iniziare dai valori diurni.

**VENTI** deboli a carattere di brezza.

**MARI** generalmente calmi tutti i mari.

**DOMANI** fatta eccezione per fenomeni di variabilità sulle regioni settentrionali e su quelle adriatiche centrali il tempo si mantiene buono e sarà caratterizzato da scarsa attività nuvolosa ed emble zone di sereno.

**DOMENICA E LUNEDÌ** la situazione meteorologica sarà controllata da un'area di alta pressione per cui il tempo si stabilizzerà verso il bello e sarà caratterizzato ovunque da cielo sereno o scarsamente nuvoloso in ulteriore aumento la temperatura.

TEMPERATURE IN ITALIA:		L'Aquila	
Bolzano	10 20	Roma Urbe	11 26
Verona	10 24	Roma Fiumic	15 25
Trieste	16 22	Campobasso	11 21
Venezia	11 22	Bari	15 24
Milano	12 24	Napoli	13 24
Torino	9 22	Potenza	9 18
Cuneo	11 20	S. M. Leuca	16 23
Genova	16 22	Reggio C.	17 26
Bologna	13 25	Messina	16 24
Firenze	13 23	Catania	15 26
Pisa	16 22	Palermo	15 26
Ancona	11 25	Cagliari	11 24
Perugia	12 20		
Pescara	11 26		

TEMPERATURE ALL'ESTERO:	
Amsterdam	7 13
Atene	19 29
Berlino	7 16
Bruxelles	2 14
Copenaghen	9 16
Ginevra	10 17
Heisinki	9 14
Lisbona	15 22
Londra	10 17
Madrid	12 20
Mosca	15 27
New York	16 18
Parigi	9 17
Stoccolma	15 18
Varsavia	9 16
Vienna	8 17

**ItaliaRadio**  
LA RADIO DEL PCI

**Programmi**

Notiziari ogni 30 minuti dalle 6.30 alle 12 e dalle 15 alle 18.30

Ore 7 rassegna stampa con G. Conari di Pavia; Sarc. G.30. Giardini, su Ferrara; Mente in acquario; Dang. Paris. Ammirato. S.30. Spedite Europa. Paris. Andrea. Raggio, 10' inre Nagy; avvia regione; in. Interregno. Piero Fassino e Antonio Giolitti; 11 Promemorata per il cittadino-elettore; il governo dei posti morti; Gava e Donat Cattin; 15 Storie d'Italia; il «Vite» di P. Foggi e P. Rinaldi; 16 il discorso di A. Occhetto a Bologna; 17 Vi ricordate il fisco?

FREQUENZE IN MHz: Torino 104, Genova 88.550/94.250; La Spezia 97.500/105.200; Milano 91. Novara 91.350; Como 87.800/87.750/96.700; Lecco 87.900; Padova 107.750; Ravenna 96.850; Reggio Emilia 96.200/97; Bologna 87.500/94.500; Parma 92; Piacenza 105.800/93.400; Arezzo 99.800; Siena 94.900; Grosseto 103.500; Firenze 96.600; Massa Carrara 102.550; Perugia 100.700/98.900/93.700; Terni 107.600; Ancona 105.200; Ascoli 95.250/95.600; Macerata 105.500/102.200; Pesaro 91.200; Roma 94.900/97.105.500; Teramo 95.800; Pescara, Chieti 105.300/97.105.500; Salerno 102.850/103.500; Foggia 94.600; Napoli 88; Salsomaggiore 102.850/103.500; Forlì 94.600; Bari 87.600; Ferrara 105.700; Latina, Frosinone 105.550; Viterbo 96.800/97.050; Pavia, Piacenza, Cremona 90.950; Padova 105.800; Rieti 102.200; Imperia 88.200; Alessandria 90.350; Biella, Belforte 106.500; Savona 92.500; Varese 96.400; Verona 103.600; Trento 103; L'Aquila 99.400; Catania 104.400.

TELEFONI 06/6791412 - 06/6796539

**FUnità**

**Tariffe di abbonamento**

Italia	Annuo	Semestrale
7 numeri	L. 269.000	L. 136.000
6 numeri	L. 231.000	L. 117.000

Estero	Annuo	Semestrale
6 numeri	L. 592.000	L. 296.000
5 numeri	L. 508.000	L. 255.000

Per abbonamenti, versamenti e arretrati a 42007 Invenzione all'Unità viale P. Testi 75 20162 Milano oppure versando l'importo presso gli uffici propagandistici delle Sezioni e Federazioni del PCI.

**Tariffe pubblicitarie**

A mod. (mm 39 x 40)

Commerciale festivo L. 276.000

Commerciale normale L. 414.000

Fine settimana 14 pagine festivo L. 2.313.000

Fine settimana 14 pagine normale L. 2.985.000

Manchette di testata L. 1.500.000

Redazionali L. 460.000

Finanz. Legali - Concess. Aste - Appalti

Feriali L. 400.000 - Festivi L. 485.000

A parola Necrologie part.-lutto L. 2.700

Economici da L. 780 a L. 1.550

Concessionarie per la pubblicità

SIPRA, via Bertola 34 Torino, tel. 011/57531

SP1 via Manzoni 37 Milano, tel. 02/63131

Stampa Nigi spa direzione e uffici

viale P. Testi 75 20162 Milano

Stabilimenti, via Cino da Pistoia 5, Milano

via dei Pelaghi 5 Roma