

Ferrovie, il blocco più lungo

Ha viaggiato quasi la metà dei treni, più di quelli previsti dal piano d'emergenza. Guerra di cifre tra Fs e macchinisti: flessione degli scioperanti? E per lunedì si annuncia il blocco di bus e aerei

Non è stato un mercoledì nero

Ma i Cobas ci riprovano per altri tre giorni

Disagi sì e pesanti, ma il black-out no. Fino a ieri sera, secondo le Fs, aveva circolato quasi la metà dei convogli, molto di più quindi di quel 20% previsto dal piano d'emergenza. Cautamente soddisfatti Schimberni e Santuz. Ma di fronte ci sono altri tre giorni di sciopero. Il dispositivo della precettazione, se occorrerà, dovrà solo essere firmato. Per le Fs i Cobas flettono. Ma i macchinisti smentiscono.

PAOLA SACCHI

ROMA. Si è viaggiato quasi a metà. Senza precettazione, ma anche senza debite Cobas. Il piano Schimberni, dunque, ha funzionato. E secondo i sindacati anche il loro appello ai lavoratori ad andare a lavorare. Il primo parziale bilancio della giornata d'avvio del più lungo blocco delle ferrovie italiane dice che fino alle 18 di ieri sera il piano d'emergenza messo a punto dall'ente è stato ampiamente superato. Doveva circolare il 20% dei convogli ed invece, grazie al massiccio impiego del genio ferroviario e dei capi deposito e alla sospensione dei congedi, ieri ha circolato, secondo le Fs, circa il 48% dei treni a lunga percorrenza ed il 56% di quelli locali. Cautamente soddisfatti le Fs, cautamente soddisfatto il ministro Santuz che, proprio confidando nel piano d'emergenza, non aveva deciso la precettazione, che, comunque, avrebbe assicurato un numero di convogli inferiore (il 30%) a quello ieri effettuato.

dei macchinisti, sono state riscontrate dalle Fs e dai sindacati. Secondo l'ente alle 18 di ieri sera l'adesione alle agitazioni era del 47%. Secondo i sindacati era di poco meno del 50%. Ma i Cobas ieri hanno seccamente smentito questi dati: ha scioperato l'80% della categoria. Sempre secondo l'ente, nel corso del loro ultimo sciopero, i Cobas avevano raccolto il 56% dei consensi. Cosa accadrà, dunque, oggi? Alle 14 terminerà lo sciopero di 24 ore proclamato nei compartimenti di Firenze, Roma, Napoli, Bari e Reggio Calabria. Ma in questi stessi compartimenti scatterà un nuovo sciopero di 24 ore alle 10 di domani. E domani alle

legge sugli scioperi sarebbe stato più facile premettere. Infatti, il testo che deve essere approvato dalla Camera, affida la precettazione ai comitati di governo e non ai burocrati meccanici delle prefetture. Intanto, si profila un lunedì senza bus e aerei. Sciopero di 24 ore degli autotreno-trasporti per il contratto della 24 di domenica; sciopero dei controllori di volo dell'Anpac dal 7 alle 20 di lunedì. Donatella Turtura, segretario generale aggiunto della Fil Cgil, dopo aver affermato che «vi sono responsabilità inique» e che di movimenti e di sindacati che usano lo sciopero come una clava ha osservato che vi sono però anche «controparti ministeriali e aziendali che rifiutano le trattative provocando intollerabili disagi, come nel caso del trasporto pubblico e dei portuali». La sindacalista ricorda, infine, che il governo ha gravemente rifiutato la proposta di una tregua attiva fatta dai sindacati, deteriorando così ulteriormente le relazioni sindacali.



BRUNO UGOLINI

Pomeriggio nell'inferno di Termini

Soli, davanti ai treni vuoti senza nemmeno la forza per protestare

ROMA. «La Cti augura buon viaggio». È il primo annuncio rosso fuoco, irridente, al neon. Sono le ore 14, località stazione Termini. Sembra un giorno come tutti gli altri, con la folla nell'atrio che va e viene, i tabelloni che mostrano tutti i treni in partenza, uno sotto l'altro. Il cronista sosta al binario 12. C'è un treno fermo. È il rapido 565 diretto a Reggio Calabria, spiega il ferroviere Armando Cerone, circondato da una piccola folla che chiede delucidazioni. «Ho chiesto notizie alle ferrovie questa mattina alle 9 e poi ancora alle 11 - racconta Giulio Cappelli, un viaggiatore diretto a Napoli - e mi hanno detto che il treno sarebbe partito puntualmente alle 13 e 10. Aspetto da mezzogiorno e mezzo. Ho pagato 28.800 lire per un posto in prima classe, supplemento e prenotazione compresi. È una vergogna. Sto pensando di consultare un legale per accusare l'azienda ferroviaria di sequestro di persona. Io ho il diritto di sapere. E altre ottocento persone sono qui nelle mie condizioni. Lo sciopero? Lo so che c'era e ho telefonato apposta prima di venire alla stazione. Per che cosa scioperano? Problemi di categoria, immagino». Chi invece non sa proprio nulla sulle ragioni dello sciopero è il signor Michele Kilgore, americano, residente a Napoli da 10 anni. È arrivato in mattinata dalla Svizzera e si occupa di problemi fiscali. «Questo è uno dei paesi più belli del mondo - dice in uno stentato italiano - con tanta gente brava, ma non si fa niente per risolvere i problemi. Sono le testimonianze di un vero e proprio dramma nazionale che qui si va consumando, mentre nei palazzi poco lontani De Mita e altri discutono sui confini dell'ennesimo pentapartito. Ma lasciamo il binario 12, proprio mentre l'altoparlante annuncia finalmente, tra lo sconforto dei presenti ancora speranzosi: «Il treno 565 è soppresso».

BRUNO UGOLINI. al suo destino, privato del più elementare diritto, nessuno gli dice se partirà, come e quando partirà. Non c'è, come ci dovrebbe essere, almeno un enorme cartellone con la lista di tutti i treni predisposti dall'azienda, almeno quelli pubblicati dai giornali. Tutti quelli che incontriamo non leggono giornali. E l'azienda ferroviaria se ne frega di loro, li considera sudditi subalterni. C'è un minuscolo volantino, affisso alle colonne di marmo, firmato dal coordinamento macchinisti uniti che riassume le richieste, dice di un accordo non rispettato, chiede solidarietà. Non c'è un manifesto della Cgil, né della Cisl, né della Uil che spieghi le ragioni dei grandi sindacati italiani. Troveremo più tardi un volantino della Fil-Cgil Lazio, il sindacato locale dei trasporti, rivolto ai macchinisti.

avvenuti, ma loro negano. Ma il contrasto è soprattutto sul- l'estensione dell'agente unico, un solo macchinista invece di due. I sindacati dicono: c'è già nelle ferrovie in concessione, in alcuni tratti delle stesse ferrovie statali, c'è in Europa. Loro ribattono che Schimberni intende mettere il macchinista unico su treni a lunga percorrenza, con grandi rischi per la sicurezza, proprio come è avvenuto, raccontano, in Francia, in Inghilterra. Oggi c'è il sistema, raccontano, detto (con macabra ironia) «dell'uomo morto»: ogni quaranta secondi il macchinista preme un bottone e lo ha sentito dire che il governo non rispetta il contratto. È facile leggere nei suoi occhi la voglia per quel viaggio lontano, forse un sogno ormai finito. E quando uno accanto sbraita di «precettazione», la piccola Enrica, figlia del ferroviere mormora: «Qualcuno, non dico tutti, bisognerebbe precettare». È la minaccia che pesa sul capo degli autori di tanto trabambò. Riusciamo l'ultimo marciapiede e andiamo a cercarci, mentre la stazione si sta come svuotando. Lo sciopero è riuscito. «Causa protesta sindacale», annuncia ineffabile l'altoparlante, «il treno per Firenze è limitato a Chiusi».

Viaggiatori pazienti

Ma voi credete che il viaggiatore italiano capisca qualcosa? Ecco Santo Greco, lavoratore presso l'ospedale di Siracusa. È qui con il fratello e la moglie. Le valigie e i due bambini sono accatastati su un carrello. Sono partiti all'alba in aereo e vanno a Metz, dove alcuni parenti li aspettano. «C'è un treno alle 16.45 per Bruxelles, ma non sono sicuro che parta. Abbiamo prenotato le cuccette. Ho dodici giorni di ferie e abbiamo pensato di passarle così. Perché scioperano? Per i soldi, immagino. Noi ospedalieri non possiamo scioperare, i sindacati non vogliono, eppure abbiamo il contratto scaduto da tempo. Lo dice con rancore e noi sentiamo in queste parole l'eco di un possibile contagio, dai macchinisti, agli ospedalieri, ai piloti, l'esplosione del conflitto nei servizi e la difficoltà delle Confederazioni nel te-

Incongruenze aziendali

Volete fondare un sindacato vostro? Negano, anche se dicono peste e corna delle Confederazioni. Bruno Salustri mette insieme porto di Genova, insegnanti, Fiumicino, per dire che tutta la colpa sta nell'assenza di democrazia sindacale. Avete un consiglio dei delegati? Non c'è. C'era, aperto agli iscritti e non iscritti. E forse sta anche qui una ragione dello scontento con le Confederazioni. Un'altra sta nell'assenza di una contrattazione decentrata, in un sistema di relazioni sindacali antiquato. Ora raccontano le loro storie di vita. Come quella di Pa-



Mario Schimberni

E nel futuro solo soldi per le autostrade

Stazioni squallide, treni in ritardo e per giunta riecco anche i Cobas. In ferrovia tutti brutti, sporchi e cattivi? Nell'Italia degli scioperi piovono commenti che possono avere una sola conclusione: non prendete il treno. Avviene nello Stato che negli ultimi anni ha regalato oltre 4000 miliardi alle autostrade, dove per le Fs ci sono sempre tagli e la mancanza di una vera politica ferroviaria.

Il Pci: no agli scioperi Fs lasciate nel degrado

ROMA. «Deve cessare l'agitazione sbagliata dei Cobas e va subito ripreso il negoziato, ma il governo deve porre fine alla confusione che regna nell'ente Fs e nella politica ferroviaria». Lo afferma il responsabile dei trasporti del Pci, Lucio Libertini. «La paralisi prolungata del treno - sostiene - costituisce un fatto gravissimo al quale occorre si ponga termine immediatamente». Tutto ciò nasce da decisioni «inaccettabili» dei Cobas ma anche «dal degrado nel quale è stato gettato il sistema ferroviario dalla politica del governo e dell'ente». «Le decisioni irresponsabili di chi mette allo sbaraglio il paese - prosegue - sono state facilitate da un clima generale prodotto dagli annunci sull'esodo di decine di migliaia di ferrovieri, dai tagli agli investimenti, dai processi di smobilitazione». Libertini chiede, quindi, che l'amministrazione Fs esca dall'illegalità e si avvii una strategia capace insieme di risanare e sviluppare le Fs per allinearle all'Europa. Infine, la richiesta che sia approvata la legge sugli scioperi.

ROMA. Povere vecchie, care, dissestate, vituperate ferrovie. Sedicimila chilometri di rete, spesso ancora monobinario e percorsi da treni vetusti e sporchi di cui i soloni vari si ricordano soltanto sull'onda degli scioperi. Banali, un po' di pancia e un po' calcolati, piovono i commenti della grande stampa nell'Italia di strade, autostrade intasate dalle Tipo di Agnelli; nell'Italia che bisaccia ancora sull'alta velocità ferroviaria, facendo sorridere quei pendolari di Lione che ogni mattina salgono su quel superveloce Tgv. Quanta distanza con quei trenini Roma-Frosinone-Cassino dove solo da poco sono spariti i sedili di legno... Ma niente da fare. Riflettete sui perché o i perché, scartabellare delibere e atti di governo e vertici Fs (atti tesi a frenare lo sviluppo del trasporto ferroviario) è cosa noiosa. E probabilmente in molti casi contraddittoria con gli interessi della lobby dell'auto. Quindi, meglio tagliar corto. Cobas, treni e stazioni? Tutti brutti, sporchi e cattivi. Risultato: scioperi o no meglio non prendere il treno. Il macchinista, certo, non ha l'apologetica del comando Alitalia, la stazione Termini non ha quel clima ovattato (scioperi anche qui permettendo) dei transit internazionali di Fiumicino e la propria automobile (code e ingorghi a parte) spesso può essere più confortevole di qualche trenaccio che porta il solito carico di ri-

ardi. Eppure nell'Italia dei treni che fino a qualche tempo fa avevano i sedili di legno, è un continuo discutere ed affacciarsi sui deficit Fs (deficit ovviamente da ridurre ed eliminare ma anche dovuti al fatto che lo Stato si accolla spesso per facilitare pendolari, studenti e pensionati), su progetti come quelli dell'alta velocità ritenuti utopistici dal commissario Schimberni. Il commissario (scaduto e neppure prorogato in quanto la legge non lo consente) giustamente in questi suoi circa duecento fattosissimi giorni ha lavorato per ridurre sprechi e costi degli appalti. Il commissario memore dell'efficienza del settore privato ha fatto molto di più per la produttività e razionalizzazione in un'azienda che fino a qualche anno fa era di fatto un carrozzone del ministero dei Trasporti. Brutti ricordi quelli dell'epoca dei Signorile e dei Trane, e brutti anche quelli di Ligato e Coletti. Occorre voltare pagina. Ma come? Con «movie più efficienti ma anche più piccole come Schimberni le ha delineate? Con il risultato, magari che gli Intercity saranno più numerosi e puntuali, ma i pendolari della Roma-Cassino dovranno rassegnarsi ad utilizzare la Tipo o qualche autobus sovvenzionato sempre dai soldi dello Stato (e quindi dove sarebbero i risparmi)? Nell'Italia del dibattito sull'alta velocità ferroviaria, che non vuol dire treni per Vip, ma innanzitutto raddoppiamento dei binari per poter trasportare più merci e passeggeri, passa invece sotto silenzio una notizia fornita nei giorni scorsi dal senatore comunista Libertini e proveniente dalla commissione Trasporti del Senato. La ripropommo: dal 1987 lo Stato ha erogato 4250 miliardi alle società private che gestiscono le autostrade e rimborsano i costi pedaggi. Un business quello autostradale che nell'Italia degli anni 60 allo Stato costò 300.000 miliardi. Soldi magari in gran parte necessari in quei tempi. Ma soldi però di fatto mai «restituiti» allo Stato che continua a pagare. Il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma l'ostacolo si può aggirare impegnando subito i soldi in nuovi appalti. E sono poi veramente necessarie quelle autostrade parallele a capienti superstrade? Ma la «coperta» ferroviaria continua ad accorciarsi. Che importa se poi in Francia o Germania i treni trasportano il 30% di passeggeri e merci e in Italia soltanto il 12%, perché il movimento è semplice: le società se superano l'8% degli utili devono dare quelle somme allo Stato ma