

Pianificare l'uso del territorio

LA CRISI NEL SISTEMA dei trasporti e delle vie di comunicazione in Italia rende urgente un serio intervento delle forze politiche e delle assemblee elettive.

L'assenza di coordinamento tra i vari mezzi, la frammentarietà degli investimenti, la dispersione della legislazione (gran parte della quale risale a 20 anni fa) sono gli elementi da correggere se vogliamo evitare che i costi a carico dei cittadini e della collettività continuino a crescere.

E' a tutti noto che la politica del governo è stata tesa soltanto a favorire lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata e della rete autostradale (che si avvia ad essere la prima d'Europa), emarginando progressivamente il trasporto collettivo, che rappresenta solo il 33% del totale.

Nel trasporto delle merci, si è favorito l'incremento aggressivo della incidenza dell'autotrasporto su strada (che raggiunge il 63 per cento dei trafficati) ed una diminuzione di tutti gli altri sistemi di trasporto terrestre, mentre è in atto una massiccia penetrazione di società estere nel traffico per i "containers", nel trasporto marittimo (ove è insignificante la presenza del settore pubblico) ed in quello aereo.

Come è ovvio, le conseguenze di tale politica dei trasporti sono pagate in primo luogo dalle popolazioni del Mezzogiorno e delle aree depresse, nelle quali i trasporti collettivi e le infrastrutture sono insufficienti e lasciano interzone di tutto tipo di collegamenti, ma colpiscono duramente anche i cittadini delle grandi aree metropolitane, nelle quali la gestione del traffico sta portando alla paralisi le stesse attività cittadine.

Per questi motivi i pendolari (lavoratori e studenti), i lavoratori del settore dei trasporti, i cittadini, intere città hanno lottato e continuano a lottare in ogni parte d'Italia, ponendo l'esigenza di una profonda modifica della politica dei trasporti portata avanti dai governi centrali e perpetuata dai centri-sinistra.

LA PRIMA ESIGENZA per avere tale nuova politica è quella di bloccare la realizzazione di ulteriori grandi infrastrutture verticali (aereo, autostrade, ferrovie ad alta velocità, rete idroviaria).

In assenza di una visione unitaria dell'intero settore — perseguono soltanto interessi settoriali e territoriali avvisi dalle reali esigenze delle popolazioni — è necessario un equilibrio della economia nazionale.

E' urgente il riesame di tutta la politica del finanziamento che ne garantisce l'unitarietà ed affermi la priorità a favore dei trasporti regionali e locali, in particolare nel Mezzogiorno e nelle aree depresse.

IN QUESTO QUADRO un ruolo di grande rilievo deve essere svolto dalle Regioni attraverso la pianificazione del territorio e delle infrastrutture di trasporto.

Solo nell'ambito di un piano regionale dei trasporti e delle vie di comunicazione potranno essere, infatti, avviati a soluzione sia i problemi del trasporto delle merci (e, di conseguenza, della produzione) che quelli del traffico nelle grandi aree metropolitane sia quelli dell'integrazione tra i diversi comparti del trasporto (aereo, ferroviario, autostradale, marittimo, container, autoporti, strutture portuali ed aeroportuali), che favoriscono lo stesso associazionismo dei piccoli autotrasportatori ed un nuovo rapporto tra essi e le altre aziende.

Per quanto si riferisce alla gestione dei servizi, deve essere affermata la funzione del trasporto passeggeri come «servizio sociale», realizzandone progressivamente la pubblicità e la gratuità e trasferendone i relativi costi a carico della collettività; introducendo la linea della fiscalizzazione degli oneri e superando ogni residua tendenza ad un impossibile pareggio tra costi e ricavi; favorendo lo sviluppo delle aziende comunali e regionali e dei loro consorzi.

Per quanto attiene alle merci, occorre ribadire la funzione del sistema dei trasporti come strumento a disposizione delle assemblee elettive per la realizzazione di determinate finalità di sviluppo economico equilibrato, da realizzarsi anche attraverso una politica tariffaria differenziale e finalizzata a tale scopo, respingendo anche in tale settore la rigidità del rapporto costi-ricavi.

LA REALIZZAZIONE di tale politica profondamente innovativa richiede che si approntino profonde tra-

formazioni — strutturali, legislative di gestione nell'attuale assetto del settore.

In particolare è necessario che: b) si trasferiscano alle Regioni l'intero complesso di poteri (urbanistica, viabilità, lavori pubblici, trasporti e navigazione a livello regionale) previsto dalla Costituzione; che le consentano la pianificazione degli interventi e la revisione della legislazione, tuttora ancorata a concetti privatistici, oltreché adeguati finanziamenti per la realizzazione di concreti programmi;

c) si proceda all'unificazione in un unico ministero dei restanti poteri, oggi dispersi in ben 6 ministeri, di direzione politica generale, coordinamento e di supporto tecnico scientifico alle aziende nazionali;

d) si riaffermi la funzione del Parlamento nella scelta delle priorità e nelle finalità degli investimenti.

L'ALTA BUROCRAZIA ed il governo dimostrano, però, di voler andare in direzione del tutto opposta sia respingendo ogni richiesta a favore degli Enti locali e delle loro aziende (tentando di non trasferire alle Regioni alcun potere concreto, come dimostrano gli schemi riguardanti i trasporti finora predisposti dal ministero).

Per ciò, una reale inversione di tendenza nel settore si otterrà soltanto a condizione che si sviluppino ulteriormente il movimento di massa nel Paese ed un rapporto più vivo e continuo fra le assemblee elettive — in primo luogo le Regioni — i lavoratori, i cittadini, i consigli di quartiere, le grandi organizzazioni sindacali e di massa.

In questa direzione noi comunisti ricercheremo il massimo di collegamento ed iniziative unitarie con tutti coloro che si pronunciano in favore di una politica che — anche all'interno del governo — hanno ribadito la necessità di profonde riforme.

I contenuti dei prossimi decreti delegati del governo per il passaggio delle funzioni e del personale statale alle Regioni saranno il primo banco di prova della effettiva volontà di rinnovamento che tal volta in più occasioni hanno espresso.

Per ciò che ci riguarda, continueremo a dare battaglia perché il settore dei trasporti e delle vie di comunicazione sia al servizio del lavoratore.

Giulio Bencini



PRIGIONIERI DELLA CITTA'

Dall'isolamento della campagna si precipita nell'immobilismo del traffico urbano - Le aree metropolitane, punto-chiave per ogni soluzione integrale del problema dei trasporti

Una redditività che non si può misurare a livello d'impresa senza tradire lo scopo economico dell'azienda di trasporti

Due terzi della popolazione si è spostata nelle città per uscire dall'isolamento della campagna e realizzarvi, al tempo stesso, quei tipi di occupazione — industriale, amministrativa, professionale o terziaria — che promettono un aumento del tempo libero, una qualificazione nello impiego ed un lavoro con entità non soltanto dal livello di retribuzione o dagli orari ma anche, in modo specifico, dalle attrezzature culturali e sociali della città.

Dall'analisi della realtà attuale risulta che questa aspirazione è stata tradita dalle forme di sviluppo del capitalismo: all'isolamento della campagna sta subentrando un nuovo tipo di isolamento dell'uomo in organismi urbani più difficili e costosi della mobilità materiale degli individui.

I tecnici del traffico distinguono fra persone e merci, fra aree metropolitane e interconnessioni fra queste aree, sulla base delle diverse possibilità tecniche. Non vi è dubbio che la «media e lunga distanza» presenta le maggiori innovazioni tecniche nei mezzi di trasporto e, quindi, anche soluzioni più facili nella costruzione di superferrovie, autostrade, vettori aerei sicuri e porti moderni. Ma ogni «medio e lungo percorso» — si conclude — necessariamente, dentro quei percorsi urbani, suburbani e metropolitani che sono la destinazione vera — in quanto residenza degli uomini — di qualsiasi tipo di trasporto in merci o persone.

E' necessario quindi affrontare il problema della mobilità nel suo insieme, agendo sui tratti comuni essenziali. Solo a questo livello sono possibili scelte politiche (e tecniche) non contraddittorie. Si prenda una misura particolare, come la detassazione dei carburanti e di ogni altro atto amministrativo riguardante il trasporto pubblico, come una delle vie per attuare la preferenza del mezzo pubblico: essa resta incomprensibile fino a che non si colloca la funzione del trasporto fra i servizi sociali, fino a che non si abbandonano i concetti dell'impresa privata e del mercato.

Oggi l'impresa pubblica comprende le Ferrovie statali e le tranvie municipalizzate, misurano la loro efficienza con i conti di cassa: per esse le ore di tempo e di fatica cui è costretto un lavoratore pendolare non costituiscono una perdita economica, così come per qualsiasi altra azienda privata ciò che non ha influenza sui suoi conti non ha effetto economico. Nessuna fabbrica paga le ore di trasporto dei suoi operai come ore lavorative. L'economia della singola impresa ignora l'economia dei singoli e di quell'insieme

di singoli che costituisce la collettività. Ecco, dunque, la necessità di costruire aziende di trasporto che non siano pubbliche solo di nome, che misurino la loro efficienza economica sulla utilità del servizio reso per l'uomo e siano pronte a renderlo, quindi, in quantità ed a condizioni proporzionate all'interesse economico generale.

Rifiuto, quindi, di ogni pretesa «concorrenzialità» col mezzo privato e attestazione dei programmi su due obiettivi: 1) reti di trasporto rapidissime e attraverso in continuo la città e il suo territorio regionale attuando le tecnologie potenziali; 2) prezzo politico (compresa la gratuità, secondo le valutazioni politiche) per l'utente e valutazione dei risultati economici sulla base della qualità del servizio reso comparativamente dalle altre tecniche di trasporto disponibili.

Ciò comporta una revisione del significato economico del trasporto privato. Non crociata contro le automobili, ma calcolo dei costi alternativi al livello dell'insieme del servizio e del grado di soddisfacimento dei bisogni. Tenendo ben chiaro che le ore di viaggio del pendolare sono costo, la perdita dei vantaggi della vita urbana sono costo effettivo, tanto più profondo è il risentito quanto più si sviluppa attorno a noi la selva dei beni e delle occasioni di consumo.

La spesa di trasporto si ri-taglia sul salario del lavoratore e vogliamo ridurre per aumentare, semmai, la spesa pubblica d'investimento. Ma non senza tenere presente, anche in questo, che l'obiettivo è la conquista di un'effettiva facilità di movimento in un nuovo tipo di organizzazione della città e del territorio.

Con ciò siamo dentro uno dei temi più scottanti della lotta politica di questi giorni: le norme sull'urbanistica contenute nella legge all'esame del Parlamento. La proposta del governo, di limitare l'esproprio per «pubblica utilità» alle aree dove si costruisce per intervento pubblico — il 10 per cento, massimo il 15, del totale — lasciando il resto in preda all'appetito della rendita fondiaria. Così non è possibile realizzare, prima ancora che una politica della casa, un riscontro della viabilità stessa che metta in primo piano le esigenze di mobilità dei cittadini, sia con i mezzi pubblici che con quelli privati. E' necessario quindi che la battaglia porti in primo piano la proposta comunista di estendere l'esproprio per pubblica utilità all'intera area su cui è programmato lo sviluppo urbano, come primo passo per poter imporre anche le nuove scelte per i trasporti.

Roma: due automobili per ogni bimbo che nasce

La capitale sarà la prima città a scoppiare per il traffico? - Un grande movimento è in corso per cambiare la tendenza in atto, liberare il centro dalle vetture private, potenziare il mezzo pubblico - Le proposte dei comunisti - E' possibile arrivare alla gratuità del trasporto collettivo



Un gigantesco ingorgo in una strada del centro di Roma: i mezzi pubblici sono prigionieri di un mare di auto. Ormai non rimane che il rimedio della chiusura del centro storico alle auto private, ma il Comune, invece di potenziare il servizio dei trasporti collettivi e pubblici e collettivi, è indifferente. In corso di costruzione, ad esempio, la tangenziale est, una superstrada che, in alcuni punti, passa all'altezza dei piani alti delle case.

«Una delle prime città a scoppiare per il traffico sarà Roma...» La previsione di Kenneth Galbraith, uno dei più noti e autorevoli economisti, è ancora valida? Purtroppo sì. Nulla, o perlomeno ben poco, si è fatto nella capitale italiana per vincere la battaglia del traffico. Nascono ogni mese a Roma 5.000 bambini e contemporaneamente vengono immesse sulle strade 10 mila nuove auto. Circolano più di un milione di vetture, una ogni tre abitanti. E' stato calcolato che se tutte le auto venissero parcheggiate nello stesso momento nel territorio comunale occuperebbero la metà della intera rete stradale. Dati che parlano da soli.

Città-megalopoli

Perché si è giunti a tanto? L'insediamento massiccio, caotico, di Roma in conseguenza della fuga dal Mezzogiorno e della spopolamento delle campagne del Lazio e delle regioni vicine, la sfrenata speculazione edilizia, il condizionamento ai monopoli, il piano regolatore e una politica di centro-sinistra in Campidoglio ispirata alla città-megalopoli, un sempre più massiccio distacco dal resto della regione, la costruzione di grandi strutture viarie (532 miliardi previsti in dieci anni mentre le entrate del Comune, 150 miliardi annui, sono appena sufficienti per l'ordinaria amministrazione), l'emarginazione del servizio dei trasporti pubblici e collettivi; ecco alcune risposte.

La città, la sua gente, non accetta però passivamente questo stato di cose. Si è battuta e continuerà a battersi per rovesciare una situazione che, di giorno in giorno, si fa più drammatica. E' così che, grazie soprattutto ai comunisti, il problema dei trasporti e del traffico è diventato uno dei temi dello scontro sociale in atto nella capitale, come per l'occupazione, la casa, le scuole, il verde. La sanità, un tema che ha coinvolto i consigli comunali, provinciale e regionale, le circoscrizioni, i sindacati. Per i trasporti, a Roma, il 22 ottobre del 1970, CGIL, CISL e UIL hanno chiamato allo sciopero generale. E, ora, si annuncia la ripresa della lotta.

I punti di forza che il movimento popolare porta avanti per un netto cambiamento della politica dei trasporti sono chiari, ormai sono diventate parole d'ordine: chiusura del centro storico, limitazione alla sosta delle auto nelle principali arterie per consentire la realizzazione di «metropolitane di superficie» da periferia a periferia attraverso il centro, potenziamento delle aziende di trasporto pubblico, miglioramento della rete ferroviaria collegando i centri della regione, costruzione di una rete metropolitana in funzione di un equilibrato sviluppo economico e urbanistico regionale, creazione di una azienda pubblica dei trasporti nel Lazio non rinnovando le concessioni ai ai ras delle autostrade, una nuova politica tariffaria.

Sul piano del principio gli altri partiti (DC e PSD) e la Giunta comunale sono stati costretti ad accettare le proposte avanzate dai comunisti, simili nella sostanza a quelle dei sindacati. Certo non basta dirsi d'accordo e poi operare come nel passato. Ma il doverci pronunciare a favore della limitazione del traffico nel centro, e prendere in considerazione la proposta della gratuità del servizio in alcune ore della giornata, è già una dimostrazione, una testimonianza, non solo della validità delle proposte comuniste, ma della breccia che esse hanno fatto fra i lavoratori e la popolazione. Anche sul piano concreto qualcosa si è strappato, come l'assunzione di personale nelle aziende pubbliche (dove le ore di straordinario erano diventate regolarmente l'acquisto di 1.000 autobus, il varo di alcuni itinerari preferenziali per i mezzi pubblici, isole pedonali, una ripresa della vigilanza per le soste abusive, un aumento dell'organico dei vigili urbani. E' poco, certo. Per questo occorre che la lotta proseguisca.

Proposte del PCI

I comunisti hanno proposto che sui mezzi pubblici non si paghi biglietto sino alle 8 del mattino e sino alle 18 del pomeriggio.

La stessa ATAC ha fatto i conti: il bilancio dell'azienda registrerebbe un aggravio di circa due miliardi. Ma nella cifra non si tiene conto dell'aumento naturale dei passeggeri che si avrebbero nelle ore successive, in quelle del «ritorno». Un aumento che per la azienda pubblica è indispensabile perché, ora l'emorragia degli utenti è costante.

Ma non si può continuare a ragionare dei trasporti facendo riferimento solo alla moneta. Vanno messe in conto soprattutto le conseguenze del caos del traffico: a Roma, è stato ancora calcolato, i tumori sono in aumento nel centro storico, proprio là dove il traffico è più intenso.

C. P.

LINEE MARITTIME DELL'ADRIATICO S. P. A. Roma - Via del Nuoto 11 - Telex 62034 Limara - Tel. 3278161 ANCONA - STAZ. MARITT. - Tel 24850 - 53750 - 31720 Telex 56022 Limaranc. Teleg. Limara

LA FRECCIA FIORENTINA Quando, più di dieci anni fa, alcuni autotrasportatori e scaricatori fiorentini si unirono per formare un gruppo specializzato nei traslochi, la loro attività era molto limitata. Oggi di strada ne hanno fatta: «La Freccia Fiorentina» costituisce una delle più note e delle più attrezzate organizzazioni che operano nel campo dei traslochi non solo a Firenze, ma su scala regionale. La società ha due sedi (a Firenze, la sede centrale, in piazza Giorgini 10-r, telefono 4741; e a Prato, una succursale, in piazza del Collegio 4-b, tel 28057) e un parco macchine attrezzatissimo per compiere traslochi di qualsiasi genere: appartamenti, magazzini.

