

GOVERNO, REGIONI, ENTI LOCALI DI FRONTE A PRECISE SCADENZE

Scegliere per i trasporti

Al riconoscimento della necessità di un nuovo tipo di intervento pubblico spesso non seguono decisioni positive - C'è un problema di finanziamenti ma anche di alternative fra soluzioni che favoriscono le relazioni a media-grande distanza a danno di quelle locali e regionali

I trasporti sono divenuti un settore strozzato anche per le prospettive di un sistema economico come quello odierno d'Italia. Le stesse forze politiche che rifiutarono, dieci anni fa, un adeguamento sostanziale della rete ferroviaria oggi riconoscono la necessità di un piano di spesa di 4000 miliardi e si pongono quei problemi dei collegamenti nelle aree urbane che è stato esasperato dalla stessa priorità data alle autostrade. Non bisogna illudersi però sulla portata di questo mutamento.

Intanto, dalla prossima estate le Ferrovie rifiuteranno sistematicamente le quote di merci da trasportare, riversandole sulle strade. I risultati, in termini di costo e peggioramento della circolazione, si vedranno. L'offerta stessa di servizi alle persone rimane in vaste zone e per interi mesi dell'anno al di sotto della richiesta. Ed anche questo fatto denuncia un "vuoto", fra prospettive a medio termine (cui è dedicato il Piano) e situazione immediata, il quale deve far riflettere sulla necessità di valutare anche aspetti più limitati del funzionamento della rete ferroviaria ma più urgenti dei grandi investimenti, che cominciano a dare risultati fra cinque o dieci anni.

Gli elaboratori del « piano dei quattromila miliardi » ci hanno pensato: per semina chilometri di rete detta « secondaria » non sono previsti nemmeno piccoli lavori di adeguamento, meno costosi, i più rapidi, quelli che danno risultati immediati. Ci hanno pensato, cioè, in termini negativi, accentrando la loro attenzione sulle « direttrici », mentre non sono in grado di portare a un'aggiungitura in due ore da Grosseto a Siena e per attraversare la penisola in qualsiasi punto ci fanno fare il giro del mondo.

Fra la gestione pubblica e quella privata, fra speculazioni sulle autostrade ed investimenti pubblici, non c'è di mezzo soltanto la « efficienza privata ». Quel mezzo finanziario che sono sempre pronti per le autostrade mancano o sono lesinati all'investimento pubblico. Il carattere pubblico dell'impresa di gestione, i trasporti è trasformato, per precisa scelta economico-politica, in uno svantaggio per un pronto adeguamento del volume di investimenti ai programmi. Queste difficoltà si moltiplicano quando il bisogno sociale cui deve corrispondere l'infrastruttura di cui ha bisogno l'industria, con le sue esigenze di movimentazione di merci e materiali, poiché le ore che la gente perde per strada il padrone non le paga direttamente ed i profitti si contano nell'azienda, non a livello dell'intera economia. Non dobbiamo certo aspettarci un interessamento del padrone per l'adeguamento dei trasporti nelle zone meno sviluppate, presenti in ogni regione, dove un legame fra miglioramento del servizio ferroviario e sviluppo economico c'è evidentemente non agiscono interessi economici locali abbastanza potenti da provocare una distribuzione delle risorse più favorevoli alle zone meno industrializzate.

La politica dei trasporti corrisponderà ad una concezione democratica della programmazione economica nella misura in cui rifiuta la concentrazione, la quale trasforma strade e ferrovie in canali di collegamento esclusivo fra poche aree di sviluppo, accompagnando alle sopravvivenze dei grandi collegamenti l'essasperante lentezza dei trasporti pubblici locali. Non si tratta soltanto di « servire l'uomo », poiché sviluppo dell'uomo e dell'economia sono la stessa cosa in una concezione democratica. L'uomo si serve cambiando la struttura dell'economia, rifiutando il falso efficientismo dell'accentramento dell'industria e l'inferiorità delle zone agricole: il risparmio di tempo è importante tanto sul luogo di lavoro quanto per andare da casa a scuola, poiché sempre di fatica umana, di costo si tratta. La Regione Toscana, avviando la programmazione regionale, ha aperto un discorso in questo senso del quale le esperienze raccolte in questo supplemento vogliono fornire delle esemplificazioni.



COOPERATIVA TRASPORTI RAPIDI

Il nostro parco macchine, il personale e l'organizzazione garantiscono un servizio rapido, accurato e completo.

TRASLOCHI MASSERIZIE

macchine + personale + organizzazione = RISPARMIO

FACCHINAGGIO QUALIFICATO

CAPI PIU' PORTATE

TRASPORTATORI IN COOPERATIVA

I vantaggi dell'associazionismo sono dimostrati, ma l'intervento pubblico non aiuta la trasformazione dell'azienda dalle precedenti condizioni precarie - Tre richieste: albo, tariffe, revisione IVA

La condizione ed i problemi degli autotrasportatori sono stati al centro di un incontro con alcuni rappresentanti del settore che hanno posto una serie di problemi fondamentali per la categoria, nella prospettiva del congresso nazionale, costituito dalla federazione CGIL, tra i sindacati dei trasporti. Erano presenti all'incontro - oltre ai dirigenti provinciali della FIFTA Silvestri dell'Innocenti e Catalani per la cooperativa CAF, Mucelli per la cooperativa trasporti Randi, Gambineri per i trasporti « La Quercia », Tuci per i traslochi e trasporti « Dalmazia ».

Conseguenze IVA, struttura e leggi che regolano il settore, crisi del traffico: questi i temi più affrontati dai nostri interlocutori che hanno iniziato sottolineando la modernità, l'efficienza delle attrezzature, l'assoluta competitività delle catovane trasporti, rispetto alla grande impresa non estante i privilegi di cui essa gode. Sono quasi un milione gli autotrasportatori di merci in tutta Italia ed oltre 5000 nella provincia di Firenze, 4700 dei quali sono piccoli, molti dei quali espulsi dall'agricoltura o da altri settori produttivi, che alle tradizionali difficoltà oggi vedono aggiungersi quelle derivanti dall'applicazione dell'IVA che ha posto gravi problemi alla stessa FIFTA provinciale che da dicembre ha dovuto praticamente interrompere l'attività sindacale per rivertere il proprio impegno sociale di dimensioni interprofessionali - in iniziative tese a fornire adeguate indicazioni e a preparare la categoria agli adempimenti imposti dalla nuova tassazione.

I problemi sono però anche altri se si tiene conto che la pressione fiscale è, in certi casi, molto più alta che con l'IGE, come avviene per il trasporto ed assistito per mille, mentre ora paga il 12 per cento e per i trasporti fino a 80 quintali saliti, anche questi dall'1,20 al 12 per cento.

È vero che la maggior parte dei piccoli trasportatori dovrebbe essere esonerata dall'IVA non raggiungendo il massimo dei 5 milioni, ma è anche vero che essendo organizzati in gruppi, per contropartita efficientemente alle grandi imprese, essi finiscono per pagare l'IVA, per giunta e sullo stesso cliente. E qui emerge una prima richiesta fondamentale: quella della revisione dell'IVA, per giungere ad una vera riforma capace di facilitare la trasformazione da organismi individuali in cooperative di lavoro.

Crescono, quindi, le difficoltà in un settore regolato, fra l'altro, da una legge che risale addirittura al 1935. Ed è a questo punto che, assieme ad altri problemi, emergono le proposte concrete che la FIFTA avanza nel quadro di una riforma dei trasporti capace di imporre una organica e democratica politica nel settore, sia per quanto riguarda le merci che le persone, secondo una correlazione fra trasporti ed attività produttiva nel cui ambito emerga sempre più il carattere sociale del servizio volto a contribuire ad un diverso sviluppo dell'economia nazionale secondo una visione globale che comprenda il trasporto personale - merci - cielo - terra, strada - rotaia, piccolo - grande distanza. In questo quadro assumono quindi un particolare rilievo i provvedimenti proposti dalla FIFTA per un riordino del trasporto merci su strada articolato su tre punti: istituzione dell'albo dei trasportatori, determinazione delle tariffe minime obbligatorie, riforma della legge del 1935, per determinare una profonda modifica nell'assetto della categoria.

Si tratta innanzitutto di creare le condizioni per superare le difficoltà derivanti da una frammentazione del settore, che espone i più piccoli (quasi il 90 per cento del totale) a una concorrenza spietata, mentre in virtù di norme inaccettabili garantisce un regime di monopolio al rimanente 10 per cento costituito dai grandi gruppi. In questo quadro di assicura una adeguata tutela giuridica e la possibilità di trovare fonti di lavoro che non siano sottoposte al taglieggiamento delle cosiddette « agenzie ».

Per questo è però anche necessaria una politica che stimoli l'associazionismo, la consorziazione, la trasformazione in società cooperative, consentendo così di garantire il lavoro di migliorare le condizioni e le stesse tariffe anche nell'interesse del cliente. Già il congresso della FIFTA, che si terrà in aprile, ha posto questi problemi indicando il gruppo di lavoro che si incaricherà di realizzare l'obiettivo di costruire moderne aziende di servizi, capaci di assicurare operazioni complete, per rompere il monopolio dei grandi attraverso una maggiore competitività che risulterà dalla unificazione del trasporto e del facchinaggio e dalla esclusione delle alte tangenti che erano dovute all'intermediario. Questa la via da percorrere in un settore che ha bisogno di una profonda riforma per rimuovere inaccettabili situazioni di privilegio e di discriminazione.

Era stato addirittura presentato un progetto di legge (batteuto con l'appoggio dei ferrovieri che, assieme ai trasportatori, hanno sostenuto il vantaggio del rapporto strada-rotaia) che pretendeva di aumentare il carico assiale, favorendo così ulteriormente le grandi aziende che hanno la possibilità di acquistare i costi mensili di trasporto rinnovando il parco macchine a tutto danno delle aziende minori e dei piccoli trasportatori i quali per accedere al credito debbono esitare a cosiddette « garanzie reali », col risultato che i finanziamenti vanno a coloro che i soldi hanno già e non a chi ne ha veramente bisogno.

Da qui il valore della richiesta di elevare il limite franco dal 50 agli 80 quintali (tanto più che la FIAT produce già mezzi di questo tipo) e di acquistare il mezzo

28 ANNI DI POSITIVE ESPERIENZE

LA CAP DI PRATO UN SUCCESSO DELL'AUTOGESTIONE

PRATO, 29. La C.A.P. fu fondata nel 1945 da un gruppo di cittadini pratesi con lo scopo precipuo di provvedere al rifornimento di generi alimentari per la Città di Prato. I primi automezzi impiegati furono residui di guerra. All'esigenza di rifornire la città seguì subito quella del trasporto degli operai che ritornavano alle fabbriche anche se ancora semidistrutte.

Vennero così organizzati i primi autoservizi di linea del dopoguerra per allacciare i paesi e le frazioni con gli stabilimenti industriali di Prato e dopo soli pochi mesi dalla sua costituzione la C.A.P., supplemento della volontà ed il sacrificio dei suoi componenti alla scarsità del mezzo, riusciva a soddisfare le esigenze di trasporto degli operai, degli impiegati, degli studenti e degli operatori economici sempre più numerosi.

Attualmente la C.A.P. gestisce pressoché la totalità dei servizi extraurbani del Consorzio Pratese collegando fra loro e con Prato i Comuni di Vernio, Cantagallo, Valseno, Monta-

le, Montemurlo, Carmignano, Foggio e Galano, Borgo S. L., Barberino di Mugello, Calenzano, Impruneta e Firenze; svolge inoltre il servizio urbano della Città di Prato, in Toscana, per estensione, secondo soltanto a quello di Firenze.

Vi lavorano 370 addetti che sono anche soci della Cooperativa.

Possiede un prestigioso parco macchine, efficiente e moderno. 32 sono i veicoli urbani, tutti attrezzati con biglietteria automatica per l'impegno in linea con agente unico.

Sulle linee extraurbane e per i servizi di noleggio impiega 65 autobus, tutti carrozzati da Oriandi, Menarini e Padana, un gran numero dei quali con finiture gran turismo e noleggio rimessa.

Completano il parco due autocisterne per il trasporto dei prodotti petroliferi e due autocarri leggeri attrezzati ad officina per il soccorso di emergenza.

Per oltre 20 milioni di chilometri in Italia e all'estero. Nel settore turistico ha organizzato e aperto al pubblico con grande successo

l'unica Agenzia Viaggi e Turismo categoria « A » limitata della Città col nome di « C.A.P.-EXPRESS ».

In collaborazione con l'Amministrazione Comunale di Prato ha realizzato il servizio urbano gratuito per fasce orarie (10 ore giornaliere), esperimento pilota al quale si sono ispirate nella Regione Toscana e fuori numerose altre città. Si va, infatti, sempre più facendo strada il valore primario del servizio pubblico rispetto a quello privato anche ai fini dei problemi aperti dall'incessante aumento della motorizzazione. In questo senso la C.A.P. rappresenta una struttura disponibile al servizio della collettività.

Senza falsa modestia possiamo ritenere che la Cooperativa Autotrasporti Pratese abbia raggiunto, per la sua forma giuridica, per la sua struttura organizzativa, per la sua efficienza, per l'estensione dei suoi servizi (urbani, extraurbani e turistici), per la sua disponibilità di collaborazione con tutti gli enti pubblici e privati, un livello ed una dimensione di azienda modello.

Nel quadro di una diversa politica del traffico

PERCHÉ IL TAXI DIVENTI UN VERO SERVIZIO PUBBLICO

Organico e regolamento per tutti i Comuni del consorzio La pubblicizzazione: un problema che l'ente locale deve risolvere

FIRENZE, 29. Nel quadro delle categorie degli ausiliari del traffico e dei trasporti, risaltano i problemi posti dai servizi taxi e dalla SCAF, la società cooperativa autocostodi fiorentina, costituita sotto il controllo della amministrazione comunale al momento in cui si deliberava di togliere i posteggi ACI.

I tassisti fiorentini

I tassisti fiorentini, aderenti alla FIFTA ed alla associazione artigiani (FITA) hanno indicato la prospettiva dello associazionismo per affiancare ad una azienda di trasporto pubblico (ATAF) un valido servizio taxi tipo cooperativo, secondo un concetto che abbandona la licenza individuale per destinarla invece alla organizzazione che riunisce i tassisti. A questa posizione, che esalta il carattere sociale del servizio, eliminando le situazioni di tipo speculativo, si contrappone la linea della UTL e dell'altro associazione che spinge invece verso la licenza individuale portando il discorso fino alla esasperazione con la « trasferibilità » della licenza stessa. Due concezioni profondamente diverse nelle quali si contrappongono il principio di un lavoro al quale venga garantita ogni assistenza e la pensione, e quello opposto, secondo cui si assicura una rendita individuale, attraverso il « supplemento » dello sborso finale da realizzarsi con la « vendita » della licenza.

È chiaro che per raggiungere il primo obiettivo, indicato dai tassisti aderenti alla FIFTA ed all'associazione artigiani, sono necessarie tappe intermedie che passano attraverso l'aumento dell'organico e quindi diminuzione dei supplementi che dovrebbero entrare a farne parte.

Si propone anche un organico unico per tutto il consorzio e quindi diminuzione dei supplementi (il consorzio), con una tariffa comprensoriale, assorbendo le licenze esistenti nei comuni limitrofi. In questo quadro, importante è il ruolo del « Radio Taxi » per coprire tutti i comuni, e la possibilità di procedere alla abolizione del « supplemento », come primo passo, in questa direzione.

zione, con la modifica del regolamento per abolire quegli articoli che si riferiscono al « supplemento » parziale o temporaneo.

Esiste, in questo senso, un regolamento che è già stato preparato dai 6 comuni del circondario e che aspetta ancora una decisione dall'amministrazione di Palazzo Vecchio. Esiste anche una delibera - che è però ferma in giunta - per la riduzione della giornata lavorativa a 12 ore e per l'aumento dell'organico di 66 licenze, secondo le richieste delle organizzazioni. Non solo, è stata istituita anche una commissione per il consorzio, che ha ricevuto l'approvazione del consiglio comunale e che ha già elaborato un regolamento fin dall'agosto scorso, ma che non è stata mai convocata.

La categoria sta ora premendo perché questi adempimenti siano rispettati rimandando ad un periodo successivo il confronto su quelle linee di assetto definitivo per il servizio di taxi che deve corrispondere sia all'interesse dell'utenza, sia a quello degli addetti alla categoria, che devono avere garanzie di lavoro, una adeguata assistenza e condizioni migliori per un servizio che è duro e denso di pericoli.

L'altro problema è quello che riguarda la SCAF, una cooperativa che punta alla pubblicizzazione di un servizio indispensabile e che è disposta a collaborare con l'amministrazione comunale, dalla quale è controllata, per qualsiasi politica del traffico che corrisponda alle esigenze di miglioramento della circolazione. Esiste, intanto, una prima richiesta fondamentale per la sua sopravvivenza: quella del-

le tariffe, anche in rapporto ad una aumentata pressione fiscale derivante dall'applicazione dell'IVA, per una quota che incide per 12 lire ogni cento e che dovrebbe essere a carico dell'automobilista, ma per riscuotere a quieto per conto dell'erario, la SCAF si trova in gravi difficoltà a causa della composizione stessa delle tariffe. Occorre, infatti, avere presente che la cooperativa nel 1973, agisce con le stesse tariffe fissate nel 1966, al momento della sua costituzione, tariffe che erano già rimaste invariate fin dal 1955.

Aumenti dei costi

Tutto ciò mentre in questo periodo si è registrato un aumento del costo del servizio pubblico dal 12 milioni iniziali ai 24 di oggi, si sono aumentate le ore di sosta proibita, si è estesa la chiusura al traffico che pesa particolarmente su una cooperativa che agisce nel centro della città. La cooperativa aveva avanzato alcune proposte concrete che si inserivano nella politica del traffico, ma l'amministrazione ne ha respinte, così come ha fatto orecchio da mercante alla richiesta di una revisione delle tariffe che giungesse alla prima sosta da 100 a 150 lire per assicurare almeno il recupero dell'IVA, che decurtata una tariffa già insufficiente. Si tratta di misure immediate che dovrebbero agire nel quadro di una linea che punta invece alla pubblicizzazione di un servizio utile, che è controllato dalla amministrazione comunale.

r. c.

GROSSI & CONTINI
TRASPORTI INTERNAZIONALI

Uffici: Piazza Grande, 26 - Tel. 36172-32036

Magazine: Via Pompilia, 5

LIVORNO

CAP EXPRESS

AGENZIA DI VIAGGI

PRATO

Piazza Duomo, 22 - Telefono 31.740

biglietteria:
aerea - marittima - ferroviaria

organizzazione viaggi individuali ed in comitiva per l'Italia e per l'estero

organizzazione viaggi di nozze

prenotazioni alberghiere in tutto il mondo

CAP-EXPRESS

E' LA VOSTRA AGENZIA DI FIDUCIA

Renzo Cassigoli

joint-service

SERVIZIO CELERE LIVORNO-GOLFO ARABICO-PERSIA

INDIA STEAMSHIP COMPANY	VEB DEUTSCHE SEEREEDEREI	SHIPPING CORPORATION OF INDIA
CALCUTTA	ROSTOCK	BOMBAY

AGENTI GENERALI:
FREMARC NAVIGATION Co LUGANO

AGENTI LIVORNO:
AG. MAR. CESARE FREMURA

P.zza Cavour, 12
Telex 50081 - Tel. 33151
LIVORNO