

Per un sistema di trasporti integrato

Anche in questo settore il governo Andreotti è stato inadempiente - Le proposte del PCI

I trasporti sono al centro dell'attenzione del Paese. L'agitazione in corso dei ferrovieri del marittimo, dei portuali, oltre che degli autoferrovieristi, degli autotrasportatori e della gente dell'aria, ha riproposto il problema nei termini drammatici in cui si pone e il ruolo del riequilibrio che occorre determinare tra il trasporto pubblico collettivo rispetto a quello individuale e privato della merce che delle persone.

La crisi profonda che attraversa il Paese da un punto di vista economico ha le sue visioni anche nella distorsione abnorme secondo la quale si sono sviluppati i trasporti. Basti a riguardo accennare ad alcune essenziali cifre. Dal 1944 al 1976 le autovetture in circolazione sono passate da poco più di 600 mila a oltre 15 milioni, determinando un onere di spesa del 70 per cento in più (trasporto individuale delle persone) di 20 mila miliardi pari al 1 milione e 200 mila lire per ogni famiglia. L'86 per cento del trasporto delle persone avviene con mezzi privati. Nel trasporto delle merci le ferrovie dello Stato hanno sull'intero volume complessivo delle merci trasportate di cui coprono appena il 14 per cento, il 66,67 per cento delle merci viene trasportato su strada a mezzo dell'auto trasporto.

I porti funzionano, entro i limiti che sappiamo, prevalentemente per il trasporto delle merci da e per l'estero. Questa situazione, come è noto, non trova riscontro in nessun altro Paese del mondo solo alcuni esempi nel Paese economicamente e tecnicamente più sviluppati dell'Europa occidentale. Francia e Germania, per fare solo due esempi, hanno un sistema equilibrato che sia nel trasporto delle persone che delle merci suddiviso in parti uguali tra i vari modi (ferrovia, strada, corsi d'acqua e mare).

Un sistema in crisi profonda

Il sistema dei trasporti che si è venuto a determinare in Italia è il riflesso di una scelta di quelle forze economiche e politiche, con alla testa la Democrazia Cristiana, che hanno fatto della motorizzazione un segno distintivo di civiltà e progresso, e di sviluppo per ragioni clientelari ed elettorali. Invece, per l'Italia, la congestione del traffico nelle grandi aree urbane, le difficoltà che vi sono nella mobilità delle persone e delle merci, come il primato degli incidenti mortali che si verificano sulle strade, sono solo alcuni esempi di questa realtà che ha generato una crisi profonda. Ma quel che è ancora più grave è il fatto che questo sistema tende ad assorbire una quantità enorme di risorse che potrebbero essere più utilmente impiegate per il progresso e la crescita sociale e civile del Paese. Per i trasporti, secondo calcoli approssimativi, nel 1977 non si sono spesi meno di 40 mila miliardi. Una somma enorme se rapportata al reddito nazionale (circa di 120 mila miliardi).

Occorre arrestare questa spirale, occorre almeno fare corrispondere l'aumento del costo dei trasporti all'aumento del reddito riducendo quel processo inflazionistico di cui essi sono fattore non secondario. Per questo è necessario un cambiamento di sistema. Per i vari modi di trasporto, potenziando e sviluppando quelli pubblici collettivi di gran lunga meno costosi. Occorre cioè rilanciare il trasporto ferroviario e marittimo, urbano ed extraurbano, e potenziare il trasporto aereo. E' noto, ad esempio, che il 75 per cento del traffico ferroviario si svolge solo sul 25 per cento della rete esistente per cui è facile comprendere che, attraverso adeguati interventi di carattere tecnico, il movimento delle persone e delle merci potrebbe essere triplicato. Nel settore marittimo vi è d'altra parte da considerare che il nostro Paese ha il maggior numero di porti e gode della condizione privilegiata di essere bivio di traffico per gran parte del traffico Adriatico e il Tirreno, senza alcuna ironia, potrebbero essere considerati due grandi canali lungo i quali intensificare il trasporto delle merci da e per l'interno del Paese. Sarebbero sufficienti a questo scopo interventi poco costosi per garantire la funzionalità dei porti esistenti.

Certo sia per le ferrovie che per il trasporto marittimo sono indispensabili mezzi idonei allo sviluppo di questo tipo di trasporti (locomotori, treni, navi, secondo quelle scelte che occorre determinare nello sviluppo della nostra politica industriale di riconversione e di ripresa, dell'attività caratteristica in crisi e dell'industria produttiva in crisi). Ma non è tutto. Così come del resto noi comunisti abbiamo sostenuto in una recente Conferenza Nazionale su industria e trasporti che ha avuto luogo a Pistoia.

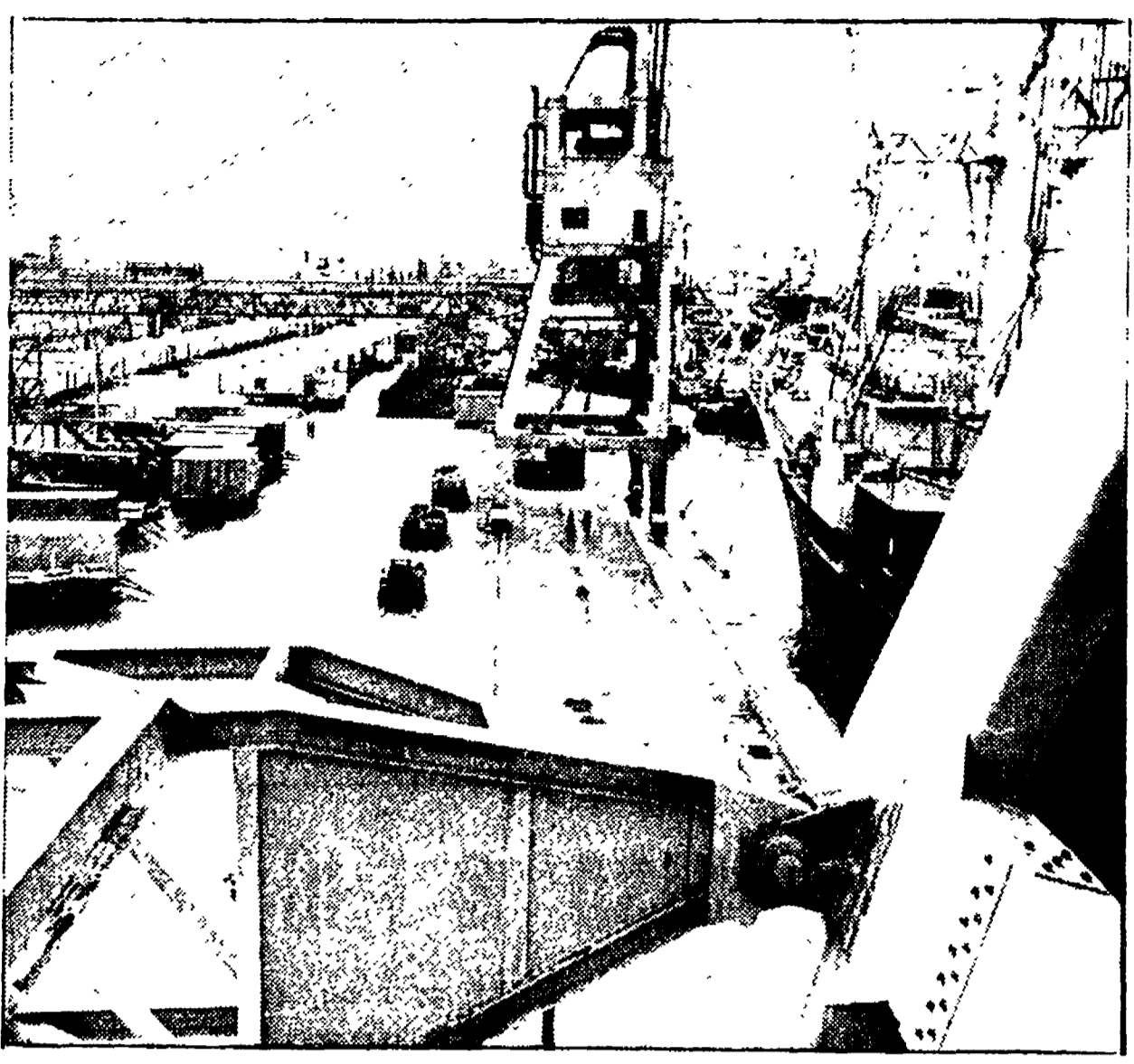
Battere le spinte settoriali

Utilizzo delle risorse esistenti e potenziamento dei trasporti ferroviario e marittimo corrispondono quindi ad una scelta economica improrogabile per uscire dalla crisi del Paese e più necessariamente dal settore dei trasporti. E' facile comprendere poi cosa ci possa voler dire dal punto di vista del risparmio energetico per la determinazione di un nuovo modo e costume di vita oltre che per la riduzione dei costi degli trasporti sia delle persone che delle cose. Nello specifico del trasporto marittimo vi sono inoltre problemi che, secondo questi indirizzi, possono essere affrontati senza indugi come quello del recupero del "naviglio colabrono", delle discontinue e in bilico, le infrastrutture dei porti e quello delle infrastrutture portuali interdipendenti fra di loro a livello regionale e interregionale, secondo un sistema organico che può consentirci di andare a porti specializzati, ferroviario e viario debbono cioè essere sempre più integrati fra di loro e per questo si impongono quelle infrastrutture che siano capaci di soddisfare questa necessità. Nello stesso tempo però è necessario assicurare una direzione pubblica a questo sistema a livello locale regionale e nazionale, onde evitare spinte corporative e settoriali. Quella direzione cioè che fino ad ora è mancata, ma che con la definizione dei bacini di traffico dovrà essere determinata se vogliamo davvero andare ad un sistema nuovo ed organizzato dei trasporti che, utilizzando nel migliore dei modi le risorse, sappia assicurare un migliore servizio a costi minori nell'interesse della collettività. A questo complesso di questioni noi comunisti pensiamo debbano tendere le forze politiche e sindacali oltre che gli operatori del settore.

Da ultimo va posto in rilievo il fatto che ogni modo di trasporto non deve essere abbandonato all'attività propria di esercizio, ma deve fare tutt'uno con gli altri modi, secondo il concetto dell'integrazione. Trasporto marittimo, ferroviario e viario debbono cioè essere sempre più integrati fra di loro e per questo si impongono quelle infrastrutture che siano capaci di soddisfare questa necessità. Nello stesso tempo però è necessario assicurare una direzione pubblica a questo sistema a livello locale regionale e nazionale, onde evitare spinte corporative e settoriali. Quella direzione cioè che fino ad ora è mancata, ma che con la definizione dei bacini di traffico dovrà essere determinata se vogliamo davvero andare ad un sistema nuovo ed organizzato dei trasporti che, utilizzando nel migliore dei modi le risorse, sappia assicurare un migliore servizio a costi minori nell'interesse della collettività. A questo complesso di questioni noi comunisti pensiamo debbano tendere le forze politiche e sindacali oltre che gli operatori del settore.

Nell'accordo programmatico del luglio scorso, sottoscritto da tutte le forze politiche dell'attuale costituzione, si è posto l'accento sulla necessità di avviare una organizzazione di una conferenza nazionale trasporti che avrebbe dovuto avere luogo entro la fine dello scorso anno. Il Governo Andreotti è stato inadempiente anche da questo punto di vista e non a caso oggi si pone l'esigenza di un nuovo Governo che con i comunisti assicuri la piena attuazione dei programmi che si vanno perfezionando e che, fra le altre cose, assicuri la piena realizzazione di quella conferenza nazionale dei trasporti che, insieme, forze politiche, sindacali e operatori del settore, dovremo fare in modo rappresentativo davvero quella svolta anche in questo settore in cui il Paese ha bisogno.

Alessandro Carri (Responsabile della Comm. tra i portuali della Direzione del PCI)



Solo un organismo nazionale può programmare gli interventi

Per la FILP-CGIL la creazione di un ente di coordinamento è prioritaria a qualsiasi intervento - Per i porti è stata usata una politica di emarginazione

Da troppo tempo ormai si discute intorno al settore portuale, alle sue carenze strutturali, al suo disordine amministrativo e gestionale per ragioni clientelari ed elettorali. Invece, per l'Italia, la congestione del traffico nelle grandi aree urbane, le difficoltà che vi sono nella mobilità delle persone e delle merci, come il primato degli incidenti mortali che si verificano sulle strade, sono solo alcuni esempi di questa realtà che ha generato una crisi profonda. Ma quel che è ancora più grave è il fatto che questo sistema tende ad assorbire una quantità enorme di risorse che potrebbero essere più utilmente impiegate per il progresso e la crescita sociale e civile del Paese. Per i trasporti, secondo calcoli approssimativi, nel 1977 non si sono spesi meno di 40 mila miliardi. Una somma enorme se rapportata al reddito nazionale (circa di 120 mila miliardi).

Soluzioni episodiche

Solo l'intelligente inventiva di amministratori locali e la loro iniziativa tanto generosa quanto limitata, ha consentito di dare qualche spunzione di porto fosse rinnovato, attrezzato per rispondere adeguatamente ai profondi mutamenti tecnologici ed organizzativi che hanno investito il settore marittimo e l'operazione portuale.

Si è trattato però di soluzioni episodiche e soprattutto frammentarie in un disegno organico e globale che, ponendosi l'obiettivo della ricomposizione e del recupero di tutta la frastagliata realtà portuale italiana, la inquadrasse in precise e chiare scelte aventi l'obiettivo di realizzare un moderno sistema nazionale dei trasporti che facesse perno su alcuni importanti scali marittimi.

Uno sforzo unitario per modificare la legislazione

Il comitato ristretto della Commissione trasporti della Camera ha raggiunto risultati positivi - Convergenze per rinnovare il sistema portuale

La Commissione Trasporti della Camera dei Deputati si è trovata all'inizio della Legislatura con tre proposte di legge in materia di politica portuale presentate dalla DC, PCI e PSI.

Il merito che deve essere attribuito alla Commissione e alle forze politiche è quello di essere riuscite a costituire un Comitato Ristretto che ha lavorato, in uno sforzo unitario, per arrivare a definire un testo unico senza mortificare nessuna delle forze politiche che avevano presentato una loro proposta di legge. Di questo fatto si è tenuto conto in questi giorni e usato il libro bianco sulla materia in preparazione della Conferenza Nazionale dei Trasporti indetta dal governo per i prossimi mesi. E' appunto in questa veste complessiva che i porti possono rappresentare la struttura portante organica di un sistema integrato dell'assetto statale dei trasporti e i capisaldi di un Piano Nazionale dei Trasporti.

Una scelta prioritaria

Ogni scelta diversa, non discendente cioè da rigore e programmate priorità, finirebbe con perpetuare, accentuando i problemi del settore. Ecco perché le organizzazioni sindacali considerano prioritaria e propedeutica alla stessa riforma gestionale, la creazione di un organismo nazionale che democraticamente formulasse e controllasse le scelte fondamentali per lo sviluppo e il potenziamento dei porti.

Una scelta prioritaria

Ogni scelta diversa, non discendente cioè da rigore e programmate priorità, finirebbe con perpetuare, accentuando i problemi del settore. Ecco perché le organizzazioni sindacali considerano prioritaria e propedeutica alla stessa riforma gestionale, la creazione di un organismo nazionale che democraticamente formulasse e controllasse le scelte fondamentali per lo sviluppo e il potenziamento dei porti.

Una scelta prioritaria

Ogni scelta diversa, non discendente cioè da rigore e programmate priorità, finirebbe con perpetuare, accentuando i problemi del settore. Ecco perché le organizzazioni sindacali considerano prioritaria e propedeutica alla stessa riforma gestionale, la creazione di un organismo nazionale che democraticamente formulasse e controllasse le scelte fondamentali per lo sviluppo e il potenziamento dei porti.

Ogni scelta diversa, non discendente cioè da rigore e programmate priorità, finirebbe con perpetuare, accentuando i problemi del settore. Ecco perché le organizzazioni sindacali considerano prioritaria e propedeutica alla stessa riforma gestionale, la creazione di un organismo nazionale che democraticamente formulasse e controllasse le scelte fondamentali per lo sviluppo e il potenziamento dei porti.

Il Convegno regionale un momento di verifica

La Regione Toscana impegnata a creare un preciso quadro di riferimento per il sistema portuale - Le infrastrutture degli scali marittimi devono tenere conto dell'organizzazione del territorio

La questione del sistema nazionale dei porti e della definizione di una politica portuale contiene una serie di problemi la cui reale soluzione è stata a lungo contrastata e deformata da tutta una serie di interessi particolari e locali arroccati all'interno di ogni singolo porto. E da una legislazione che ignora il concetto di porto come parte integrante di un sistema economico in generale e di un sistema integrato di trasporti in particolare.

Il porto - considerato come complesso industriale che occupa un posto di rilievo nel quadro dello sviluppo economico del territorio - deve essere un organismo gestito con criteri di redditività degli investimenti. Per rendere possibile ciò non è sufficiente intendere con il porto come ente, solo sulle strutture interne ad ogni singolo porto, ma occorre da un lato fissare in modo chiaro le funzioni di completamento ed integrazione fra i diversi porti e dall'altro recuperare e consolidare un rapporto equilibrato tra porto e territorio, attraverso l'integrazione dei piani regolatori portuali negli strumenti urbanistici locali, in armonia con gli indirizzi della compatibilità tra riferimento che la Regione sta elaborando.

Lelio Lagorio (Presidente Regione Toscana)

Una città strettamente legata al suo porto

Lo scalo labronico è una importante struttura che interessa tutta la collettività regionale e nazionale

Quando si dice Livorno si dice soprattutto porto. La città, fin dai tempi più remoti quando era un borgo marinaro, è stata sempre legata, quasi come un corollario naturale, a questa importantissima struttura che è stata e continua ad essere ragione di vita, fonte di progresso per tutta la comunità labronica. E' stato un regalo della natura che gente attiva ed intelligente ha saputo gestire con sagacia, migliorando e rendendo più funzionali alle accresciute esigenze del trasporto sul mare.

Un patrimonio di tutti

Tuttavia, affermare che il porto sia una cosa che interessa solo la città labronica e la comunità che intorno ad esso vive e lavora è oggi una cosa anacronistica ed i lavoratori sono i primi ad ammetterlo. Quando infatti si parla di porto non è più sufficiente pensare alle lanchine, agli attraccati, alle piazzole di smistamento, alle gru che servono per le operazioni di carico e scarico. Non è solo questo. Vi sono inoltre altre strutture che stanno a monte dello scalo marino che oggi sono indispensabili per lo sviluppo e la stessa sopravvivenza dei trasporti marittimi.

Quando si dice Livorno si dice soprattutto porto. La città, fin dai tempi più remoti quando era un borgo marinaro, è stata sempre legata, quasi come un corollario naturale, a questa importantissima struttura che è stata e continua ad essere ragione di vita, fonte di progresso per tutta la comunità labronica. E' stato un regalo della natura che gente attiva ed intelligente ha saputo gestire con sagacia, migliorando e rendendo più funzionali alle accresciute esigenze del trasporto sul mare.

Quando si dice Livorno si dice soprattutto porto. La città, fin dai tempi più remoti quando era un borgo marinaro, è stata sempre legata, quasi come un corollario naturale, a questa importantissima struttura che è stata e continua ad essere ragione di vita, fonte di progresso per tutta la comunità labronica. E' stato un regalo della natura che gente attiva ed intelligente ha saputo gestire con sagacia, migliorando e rendendo più funzionali alle accresciute esigenze del trasporto sul mare.

Un'occasione per confrontarsi

Anche per Malloggi, l'Assessor regionale sul sistema portuale della Toscana rappresenta una importante occasione per mettere a confronto i pareri e le proposte per migliorare il traffico marittimo nella nostra regione, in attesa dell'approvazione di una legge regionale che crei un ente porto, che sia la sintesi della gestione di tutti gli enti locali e di tutti i lavoratori e le forze economiche e sociali.

f. g.

Una scelta prioritaria

Ogni scelta diversa, non discendente cioè da rigore e programmate priorità, finirebbe con perpetuare, accentuando i problemi del settore. Ecco perché le organizzazioni sindacali considerano prioritaria e propedeutica alla stessa riforma gestionale, la creazione di un organismo nazionale che democraticamente formulasse e controllasse le scelte fondamentali per lo sviluppo e il potenziamento dei porti.

Ogni scelta diversa, non discendente cioè da rigore e programmate priorità, finirebbe con perpetuare, accentuando i problemi del settore. Ecco perché le organizzazioni sindacali considerano prioritaria e propedeutica alla stessa riforma gestionale, la creazione di un organismo nazionale che democraticamente formulasse e controllasse le scelte fondamentali per lo sviluppo e il potenziamento dei porti.