



# La nostra vita, i nostri soldi sprecati ogni giorno sulle strade

Dopo decenni di corsa all'ingorgo un grande cambiamento è stato impostato fra mille ostacoli, nel corso della passata legislatura - Ora aspetta di essere tradotto nella realtà e sarà una battaglia ancora difficile come quelle passate

I TRASPORTI sono un insieme significativo e cruciale della crisi italiana. Questo insieme di servizi essenziali, che sono non un accessorio ma parte integrante della produzione e della economia, è una condizione importante per la qualità della vita, appaiono segnati da sprechi, distorsioni, carenze e disfunzioni di ogni genere. I costi sono altissimi, tanto che i trasporti assorbono un terzo del reddito nazionale, più che in ogni altro Paese europeo. I disservizi sono estesi, e colpiscono in particolare coloro che viaggiano per lavoro. I deficit finanziari sono enormi, e spingono molte aziende - dalle ferrovie dello Stato sino alle aziende comunali di trasporto - sull'orlo della bancarotta.

L'origine di tutto ciò sta in una politica assurda che per trent'anni ha privilegiato in assoluto l'automobile e l'autostrada, e ha emarginato e mortificato ogni altra forma di trasporto. Le conseguenze pesanti di questa politica sono aggravate terribilmente dalla crisi energetica che bussa alle porte, e che non può essere affrontata con i ridicoli palliativi annunciati dal governo Andreotti-Nicolazzi: in questo settore ciò che occorre è appunto una nuova strategia del trasporto.

Le cose sono arrivate a un punto tale che dopo le elezioni del 1976 tutte le forze politiche hanno dovuto riconoscere che occorre cambiare indirizzo: che, come i comunisti hanno sempre sostenuto, occorre andare a un razionale sistema integrato dei trasporti, nel quale il trasporto pubblico abbia il ruolo centrale, le ferrovie siano tratte fuori dalla crisi e sviluppate, l'uso di tutti i mezzi di trasporto sia armonizzato e coordinato, evitando doppiati, dispersioni e contraddizioni. L'automobile è destinata a perdere il primato, ma deve mantenere un suo ruolo specifico; si tratta di garantirle uno spazio preciso, e di liberarla invece dalle taglie e dalle vessazioni burocratiche, perché un nuovo sistema dei trasporti non cresce con misure punitive, ma con la costruzione di alternative valide e con la definizione programmatica della funzione propria di ciascun mezzo.

Se queste idee sono dive-

nute comuni (gli stessi due governi Andreotti hanno dovuto recepire nel programma) tra il dire e il fare c'è stato il mare della inerzia burocratica, degli interessi, dei gruppi di potere che fanno capo alla Dc. L'ultima legislatura è stata caratterizzata da continue proclamazioni comuni nella giusta direzione, da uno sforzo continuo dei comunisti per passare dalle parole ai fatti, dalla resistenza ora dura ora elastica della Dc, aggrappata comunque ai metodi della dilazione e del rinvio.

Che cosa siamo riusciti a ottenere? Che cosa è riuscito a mezza strada? Quali obiettivi si possono realisticamente perseguire nella prossima legislatura?

La definizione del piano generale dei trasporti, che stabilisce l'uso programmatico delle risorse, era la esigenza più complessiva. Siamo riusciti, passo dopo passo, a fare impostare il lavoro di preparazione (quadro generale di riferimento, libro bianco, conferenza nazionale); non siamo riusciti a giungere a una con-

clusione. La prossima legislatura dovrà fare proprio questo, tirare le somme del lavoro fatto, e approvare sia il piano sia i sei progetti finalizzati ad esso connessi.

Per le ferrovie, il Parlamento ha dovuto surrogare la continua inadempienza del governo. E' stata la Commissione trasporti della Camera a definire, con un lungo complesso lavoro in collaborazione con le Ferrovie, le Regioni, i Sindacati, le linee generali del piano pluriennale 1978-1990; la spesa prevista è di ventimila miliardi, le scelte prioritarie riguardano il Mezzogiorno, le aree metropolitane e il trasporto dei pendolari, il trasporto delle merci, le grandi trasversali (dalla Pontremolese alla Orte Falconara alla Napoli-Bari) e la riabilitazione della rete secondaria. Di questo programma si è cominciato a realizzare un primo pezzo con la legge 503 che nell'agosto 1978 ha stanziato 1665 miliardi di lire per materiale rotabile, segnalamento e tecnologia avanzata, tre officine di riparazione nel Sud; è la più

grande commessa nella storia delle ferrovie italiane, e comprende oltre mille vetture per pendolari con 122.000 posti a sedere. Il 15% delle commesse è destinato al Mezzogiorno. Quando la legislatura si è interrotta stavano per approvare, superando infinite resistenze del governo, una legge che stanziava 7800 miliardi per gli impianti fissi, nel periodo 1979-1981, secondo un dettagliato programma di opere concordato con Regioni e sindacati. Gli elettori ci devono dare la forza di portare a compimento questo grande progetto.

Nello stesso tempo, poiché il governo non ha mai mantenuto il suo impegno, la Commissione trasporti aveva cominciato, sulla base delle proposte di iniziativa parlamentare, a definire la legge per la riforma della Azienda delle Ferrovie: riforma indispensabile, perché altrimenti neppure si potranno spendere i soldi stanziati dal Parlamento. Qui siamo rimasti proprio a mezza strada: è una grossa partita che dobbiamo vincere nei prossimi mesi. Nello

stesso tempo occorre attuare le leggi 382 e 297 che fanno obbligo allo Stato di ristrutturare e risanare le ferrovie in concessione (1000 chilometri) passandole poi alle Regioni.

Nel campo dell'autotrasporto merci e della Motorizzazione civile, i progressi sono stati lenti e scarsi, poiché è terribile qui la resistenza dei grandi interessi organizzati, e di vere e proprie mafie. Abbiamo comunque messo in moto e corretto le leggi 313 e 298 che riorganizzano il settore, istituiscono l'albo professionale e definiscono il regime tariffario. Abbiamo rafforzato gli organi della Motorizzazione civile, ma non siamo riusciti a fare approvare la sua necessaria riforma (in questo campo i disservizi sono intollerabili). Non siamo riusciti a fare approvare in tempo utile la proposta di legge comunista che istituiva un credito agevolato a favore degli artigiani per l'acquisto dei nuovi automezzi, anche se siamo riusciti a fare stanziare per questo scopo 37 miliardi.

# Nelle città ci giuochiamo grossi consumi d'energia

Energia e trasporti sono due settori che nel nostro paese vengono accomunati da un medesimo destino: quello di avere ricorrenti rilanci di popolarità, nei momenti in cui sotto la spinta di gravi difficoltà immediate o di eventi esterni vengono posti con drammaticità alla

attenzione dell'opinione pubblica, e quello di non essere mai stati affrontati alla radice, con interventi in grado di avviare a soluzione i problemi. Le conseguenze di questa duplice situazione - assunzione di atteggiamenti a cui ci hanno abituati i ministri che si sono succeduti ai dicasteri competenti sono state tali che i problemi con caratteristiche strutturali, hanno avuto come risposta soluzioni meramente contingenziali, di breve respiro e di limitata portata.

Questo modo di agire ha avuto gravi riflessi sulla situazione dei settori in esame, sottoposti a progressive crescenti sollecitazioni. In particolare l'espansione caotica e a macchia d'olio delle grandi città ha avuto come conseguenza una intensificazione delle correnti di traffico, costituite in larga parte da mezzi di trasporto privati, provocando una situazione di grave difficoltà per il trasporto pubblico, relegato in una posizione subalterna ma contemporaneamente pressato da una massiccia domanda potenziale, sia di risorse che di energia che oggi non esitano a definire spreco. E qui veniamo ad una seconda rilevante questione: perché solo oggi viene definito spreco ciò che ancora nello scorso decennio veniva valutato positivamente come crescita del benessere sociale ed individuale.

La spiegazione, a nostro avviso, è da far risalire ancora una volta all'insufficienza del nostro sviluppo economico e all'imprevidenza con la quale esso è stato governato, o meglio è stato lasciato alla propria crescita spontanea. Fino allo scorso decennio, infatti, è stato considerato come un dato acquisito e consolidato il basso prezzo delle materie prime, e in particolare dei prodotti energetici, provenienti dai paesi del Terzo mondo. Il consumo energetico, quindi, non solo non è stato contenuto ma anzi è stato accresciuto in misura assai rilevante, tanto quello per usi civili quanto quello per usi industriali. Venuto meno questo essenziale puntello che aveva sostenuto la crescita economica degli anni '50 e '60, sia a causa del progressivo esaurimento delle fonti energetiche, troppo a lungo dilapidate dai paesi capitali-

sticamente avanzati, sia e soprattutto in conseguenza dell'impetuoso processo di emancipazione dei paesi del Terzo mondo, il nostro paese è stato colto in una posizione gravemente sbilanciata.

L'apparato produttivo cresciuto nell'epoca dell'energia a costi bassi e non avendo quindi tenuto conto della necessità di risparmiare, vive oggi gravi difficoltà di adattamento; i consumi individuali, troppo a lungo stimolati alla crescita, hanno assunto connotazioni « consumistiche » difficili da contemperare perché spesso acquisite come abitudini di vita. Anche da queste considerazioni emerge la necessità di perseguire la strada della « austerità », intesa come ricerca di più sobri e razionali modelli di consumo e di sviluppo e di rapporti internazionali più aperti alle esigenze dei paesi emergenti e dei paesi più poveri e di dare alla nostra economia un assetto programmatico. Di fronte a questioni di tale rilevanza e di tale portata del tutto inadeguate appaiono le misure prospettate dal governo.

In particolare le proposte per il risparmio energetico presentate dal nuovo ministro dell'Industria Nicolazzi non sembrano minimamente in grado di scalfire questi problemi. Esse in effetti si presentano come un'aggregazione di provvedimenti di natura molto diversa ed eterogenea, con scarso collegamento tra misure di peso assai differente, sia tra interventi di breve e medio periodo che, peraltro, nel documento risultano tra loro confusi. Ma anche sul terreno meramente congiunturale questo documento risulta gravemente insufficiente: esso in larga parte si limita a misure di carattere puramente esortativo lasciando alla volontà dei soggetti interessati (sia utenti civili che industriali) la realizzazione degli obiettivi proposti; dall'altro lato propone misure la cui incidenza, in termini di risparmio energetico, si prevede molto limitata.

Ben altre sono, anche nel breve periodo, le dimensioni del problema: secondo un interessante studio recentemente presentato dall'Istituto di economia delle fonti di energia della Bocconi di Milano, nel settore elettrico il deficit di potenza alla punta invernale, da colmare per evitare drammatici e generalizzati black-out, dovrebbe essere nel prossimo triennio intorno alle 650 megawatt nel 1979, 1.200 nel 1980 e 1.100 nel 1981.

Prospettare soluzioni concrete e di immediata fatti-

bilità divine quindi quanto mai necessario e urgente; esse, tuttavia dovranno essere momenti di una complessiva strategia pluriennale di intervento e di programmazione del settore.

Per rimanere nel campo del risparmio energetico (anche se, a nostro avviso, i due aspetti della produzione e del risparmio non possono non essere affrontati congiuntamente) vorremmo limitarci ad accennare due questioni di rilevante importanza. Innanzitutto quella della gestione integrata dell'energia (energia elettrica, calore e telereiscaldamento); se si pensa, infatti, che le centrali termoelettriche convenzionali sprecano, sotto forma di calore, oltre il 60 per cento dell'energia contenuta nel petrolio, si comprende l'importanza di una vigorosa strategia di recupero. Prendendo quindi le mosse dalle esperienze già in atto (per esempio quelle di Brescia) si dovrà operare per il superamento di quegli ostacoli che si frappongono ad una generalizzata introduzione di questa forma di produzione che, a conferma di quanto si affermava in precedenza, si configura contemporaneamente come una significativa forma di risparmio.

La necessità di sfruttare fonti energetiche diversificate, comprendenti sia impianti di produzione tradizionali, sia l'uso di sorgenti integrate (solari e geotermiche), sia il metano, sia i sistemi ad energia totale, impone la presenza di strumenti di coordinamento territoriale e di gestione che consentano l'ottimizzazione dell'esercizio di diversi impianti. Si impone a tale riguardo la realizzazione di una « carta regionale » dei consumi energetici, come premessa per un « piano regolatore regionale » di razionalizzazione e di sviluppo regolato dell'uso dell'energia.

La seconda questione alla quale intendiamo fare riferimento in quanto ripropone una salutare tra i problemi dell'energia e dei trasporti, prende le mosse da una delle misure presentate dal documento del ministero dell'Industria: quella cioè della limitazione dei parcheggi nei centri storici. Tale misura, se pure di per sé appare scarsamente rilevante e di problematica applicazione, offre nondimeno lo spunto per approfondire il tema del rapporto tra trasporto e risparmio energetico. Il rilancio del trasporto pubblico, associato ad una disincantazione di quello privato, infatti, può consentire il conseguimento di non trascura-

bili risparmi di energia.

Le aziende di trasporto pubblico locali, infatti, dopo aver attraversato una fase di estrema difficoltà, nella quale i costi e i disavanzi eccessivi a ritmo incontrollato, sono oggi avviate lungo la via del risanamento. I tassi di crescita dei deficit hanno registrato, in quest'ultimo biennio, una benefica battuta d'arresto, le aziende sono attualmente impegnate in una opera di ristrutturazione i cui risultati non dovrebbero mancare. L'attuazione di misure di rilancio del servizio pubblico contribuirebbe a favorire questo processo di razionalizzazione, consentendo la realizzazione di economie di scala non ottenibili in presenza di una domanda ristagnante. Al fine, tuttavia, di migliorare l'efficienza e l'efficienza del servizio sarebbero necessari ulteriori interventi in grado da un lato di incrementare la velocità commerciale dei veicoli, e a tale scopo si dovrà operare una disincantazione dell'uso del mezzo privato nei centri storici, dall'altro si dovrà attuare l'affollamento nelle ore di punta, e a questo proposito sarebbe auspicabile uno sfamento degli orari di entrata e uscita per scuole e uffici pubblici. Queste ed altre questioni dovrebbero avere una definitiva sistemazione all'interno del progetto finalizzato per le aree metropolitane inserito nel Piano generale dei trasporti.

Concludendo, la governabilità di entrambi i settori considerati, trasporti ed energia, presuppone una rigorosa politica di programmazione. Le linee strategiche di intervento, in effetti, sono state delineate già in occasione della Conferenza nazionale trasporti e del programma energetico nazionale, nella mozione votata in Parlamento (che pure dovrà essere adeguata, tenendo conto dei nuovi problemi emersi recentemente sul terreno dell'approvvigionamento del greggio). Su entrambi i problemi si è manifestato un sostanziale consenso tra le forze politiche e sindacali; si tratta ora di realizzare questi obiettivi di fondo, restati ancora e per troppo tempo sulla carta. A tale proposito non può non sottolinearsi l'urgenza di realizzare una nuova capacità di governo, in grado non solo di acquisire queste linee programmatiche ma soprattutto di attuarle con coerenza e sollecitudine, superando le insufficienze manifestatesi anche nel recente passato.

Armando Sarli presidente della CISPTEL

## Il rapporto tra Regioni, enti locali e lo Stato

La Commissione trasporti della Camera, superando innumerevoli difficoltà e resistenze, è riuscita a definire, a grande maggioranza una legge di grande rilievo che istituisce il Fondo nazionale trasporti, definisce i rapporti tra lo Stato e gli enti locali, conferisce alle Regioni poteri e compiti assai vasti nel trasporto urbano ed extraurbano. La legge provvede al ripianco dei debiti pregressi con somme che partono da 1400 miliardi e decrescono di anno in anno, e finanzia gli investimenti con somme che partono da 225 miliardi e crescono annualmente. Ma questa legge non si è mai potuta votare in Aula, per la resistenza dei molti suoi nemici, aperti e occulti. E' un grande nodo, che occorrerà sciogliere proprio all'inizio della prossima legislatura.

Il trasporto aereo (un miliardo di passeggeri nel mon-

do, 25 milioni in Italia) corre verso una crisi grave. Gli aeroposti sono troppi e non abbastanza attrezzati, con alcune attrezzature decisive; il sistema del controllo del traffico aereo va progressivamente in tilt; da quattro anni sono scadute e non rinnovate le concessioni dello spazio aereo; la compagnia di bandiera è a corto di uomini e di mezzi. Su questo terreno, nonostante molte battaglie, non siamo riusciti a passare. Esistono proposte di legge presentate dal Pci, sono state condotte dalla Commissione trasporti indagini che hanno accertato responsabilità e individuato soluzioni; ma la resistenza conservatrice è stata impenetrabile. E' questo uno dei più seri problemi che sono sul tappeto.

Per tre anni ci siamo battuti allo scopo di giungere infine a un intervento organi-

co per i porti, la flotta e i cantieri navali. E' questo uno dei grandi temi nazionali, perché l'Italia potrebbe avere un grande ruolo nel rapporto tra Europa, Mediterraneo, e paesi in via di sviluppo, e invece rischia di essere emarginata in ragione delle sue strutture arretrate, della inadeguatezza della flotta. Siamo riusciti, partendo da una proposta di legge comunista, a far approvare alla Camera la prima legge di programmazione portuale della storia italiana, e che dovrebbe ricevere il voto del Senato; abbiamo ottenuto per i porti un finanziamento di 800 miliardi impedendo che la Dc lo disinnescasse in spese clientelari. Il governo, ottemperando il voto del Parlamento, ha redatto finalmente un piano per i cantieri navali, ma esso era talmente sbagliato che lo abbiamo bocciato quasi alla unanimità: il piano dovrà ora es-

sero riformulato e presentato al nuovo Parlamento.

Dal quadro, pure assai schematico e sommario, che ho tracciato sin qui il lettore potrà evincere lo stesso stato di tensione e di importanza dei temi posti sul tavolo, la limitatezza dei risultati, l'aver schiuso alcune porte serrate da tempo riflettano la precarietà degli equilibri politici. Sulla scorta dei fatti, posso concludere dicendo che davvero se avessimo più forza potremmo nei prossimi mesi varare la soglia di una nuova politica, cui nella scorsa legislatura ci siamo avvicinati con tanta fatica. Una vittoria della Dc e un nostro arretramento « barrerebbero » invece la via al nuovo e aggraverebbero la crisi.

Lucio Libertini presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati

## Porto di Venezia

432.000 mq. di piazzali per RO-RO e containers



### PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA

Zellere 1401 - 30123 Venezia - T. (041) 703166 - Tlx. 41344 Venezia

#### RAPPRESENTANTI ALL'ESTERO

LONDON - UNITED KINGDOM Intercontinental Freight Ltd. - Dalmeny House - 24 Monument Street - London EC 3 - Tel. (089) 226658 - Tlx 881356

MUNICH - GERMANY Hafenvetrelung Venedig - 8 München 22 - Christophstrasse 1 Germany - Tel. (089) 224.300 - Tlx. 0529653 mundo D

BASEL - SWITZERLAND Porto di Venezia - CH 4010 Basel - Dufourstrasse 9 - Postfach 89 Switzerland - Tel. (061) 226659 - Tlx. 63718 uli CH

CAIRO - EGYPT Fouad (Samir) Fahmy - Immebilia Building (Apt. 588) - 26 Sherif Street - Cairo - Egypt Tel. 917589 - Tlx 92434 (fahmar UN) Cable: fahmarcon

### L'impiego della lega leggera nelle carrozzerie per il trasporto pubblico

## Il «master» della Mauri inaugura una nuova generazione

Al recente salone del veicolo industriale e commerciale di Torino, la produzione della carrozzeria «Mauri & C.» ha richiamato l'attenzione della grande industria e degli operatori del settore. L'azienda di Desio ha presentato il primo esemplare della serie «MASTER»: un autobus urbano su telaio FIAT 470, della lunghezza di 12 mt., capace di trasportare 130 persone. Le soluzioni tecniche proposte da questo veicolo sono tali da stimolare il più grande interesse. Per la prima volta si sono affrontati e risolti alcuni importanti problemi tecnologici levati all'impiego dei grandi estrusi di alluminio, così da consentire procedimenti di prefabbricazione assai semplificati e razionali, a tutto vantaggio della economicità del prodotto. Ma è il fatto non è meno importante - non è stata soltanto la «novità» in sé ad essere apprezzata, quanto tutta una linea aziendale che da anni si muove nella prospettiva di dare risposte esaurienti alle sempre crescenti e sempre diverse esigenze del trasporto pubblico. Le novità della Mauri sono ormai da tempo conosciute sul mercato. Il fatto che ora venga condivisa anche la strategia avviata da una decina d'anni viene a confermare la validità di scelte solerti ritenute rivoluzionarie e controcorrente.

Fondata nel 1921, la Mauri ha acquistato una esperienza unica, lungo trenta anni di revisioni parziali e generali nel settore delle carrozzerie dei veicoli pubblici. Questo prezioso bagaglio di conoscenze ha consentito di operare mettendo in primo piano le esigenze del committente, ed avendo sempre in vista i problemi più generali del trasporto pubblico. E' di questo periodo l'avvio della collaborazione con l'ATM di Milano, per la quale in anni recenti, tra il 1973 e il 1977 sono stati realizzati 49 Jumbo-tram in acciaio, lunghi 27 mt. e capaci di trasportare 300 persone. Il Jumbo è stato più volte citato sulla stampa specializzata per la eccezionale sil-



L'autobus della serie «MASTER» su telaio Fiat 470, presentato dalla «Mauri & C.» in salone di Torino

aperta senza che abbiano a soffrire, anche nella stagione invernale, di più leggero rispetto l'acciaio, e quindi richiede dispendio minore di fonti energetiche, ovvero a parità di consumo permette una maggiore portata di passeggeri. Inoltre, con la lega leggera si rendono superflue le revisioni parziali o generali della carrozzeria.

Pur con tutto questo, l'alluminio nel trasporto pubblico su gomma è ancora oggi una caratteristica esclusiva della Mauri, che è riuscita a bilanciarla e a rendere non sempre facili problemi di saldatura del metallo.

Ormai, vantaggi e risparmi cominciavano ad essere apprezzati e valutati in tutto il loro significato, ed altri costruttori si muovono in questa direzione mentre le aziende trasportatori di Roma e Ferrara hanno incluso l'alluminio nel loro capitolato. Il Master si annuncia come il capostipite di una nuova generazione che presto vedremo in esercizio. La sua realizzazione è il coerente sviluppo di una linea che comprende veicoli in lega leggera in dotazione all'ATM di Milano, all'ATC di La Spezia e al filobus R58 su telaio Iveco B59 S2, dotati di marcia autonoma, costruiti dalla Mauri per l'ATM di Rimini.

RINALDO MEDA Adetto stampa della Mauri & C.