



Quasi una «impresa» per ogni veicolo. E sopra tutti tanti costosi intermediari

Le cooperative di autotrasporti sono la risposta a un male di fondo - Alla Conferenza dei trasporti

molti si sono dichiarati per una riorganizzazione del settore - Pochi gli atti coerenti che ne sono seguiti

La Conferenza nazionale dei trasporti per ogni osservatore che sia obiettivo, ha rappresentato un momento nuovo, riguardo il dibattito sul trasporto...

Certo che vi sono state approssimazioni ed ancora la attenzione è stata prevalentemente concentrata sulla mobilità delle persone, ma il dato nuovo c'è stato.

Per questa novità, che costituisce l'affermarsi di una visione più organica del trasporto, è stato decisivo l'impegno dei comunisti prima e durante la Conferenza, così come ha dato un contributo non marginale l'impulso più esplicito negli ultimi anni, da parte del Movimento cooperativo del trasporto.

Negli anni precedenti era con fatica che si discuolava del ruolo dell'impresa cooperativa ed associativa al fine della riorganizzazione dell'autotrasporto, sia per favorire il raccordo fra la strada e gli altri sistemi di trasporto.

A questo riguardo la battaglia politica della cooperazione è stata sostenuta e tesa a conquistare altre organizzazioni dell'autotrasporto ad una iniziativa che non si racchiudesse nelle specifiche rivendicazioni, pur giuste, ma a vincere una battaglia che è quella di far emergere con la forza necessaria il ruolo della cooperazione e dell'associazionismo ai fini del rias-

setto generale del sistema dei trasporti.

E questo dalla Conferenza è emerso con nettezza. C'è ormai coscienza che un settore economico come questo, dove la dimensione di azienda è per la gran parte, inconsistente, con un rapporto medio veicolo-impresa non superiore a 1,4, non rende possibile una efficiente organizzazione dei traffici ed economie di gestione capaci sia di remunerare gli operatori, sia di contenere i costi generali del settore.

Una situazione aziendale di tale tipo costituisce un terreno florido per le agenzie intermedie e per le grandi imprese che si pongono nella stessa logica, di controllare i traffici grazie alla loro capacità di gestire quote di trasporto, e di scaricare loro costi sulle piccole imprese autonome ed artigiane.

Da qui la battaglia di fondo, e cioè la riorganizzazione dell'autotrasporto tramite lo sviluppo cooperativo ed associativo che veda protagonisti le decine e decine di migliaia di lavoratori autonomi e d'impresari artigiani e le piccole e medie aziende.

Non è una battaglia astratta o velleitaria. In primo luogo perché corrisponde ai bisogni del Paese, oltreché dei trasportatori.

In secondo luogo perché risultati già realizzati dimostrano che è possibile cambiare che serve cambiare. E' certo, però, che non ba-

sta la sola volontà dei trasportatori. Gli interessi contrapposti sono molti e crescenti, poiché si mette in discussione tutto un tipo di organizzazione esistente.

Per averne una prova concreta, basta rifarsi alle proposte di legge per il credito agevolato, riguardo cui interessi contrapposti hanno impedito che venissero approvate dal Parlamento e che, con lo scioglimento anticipato delle Camere, sono ormai decadute.

Le proposte di legge come è stato riconosciuto anche nel corso della Conferenza nazionale dei trasporti, erano corrispondenti al bisogno primario costituito dal sostegno allo sviluppo e qualificazione dell'impresa cooperativa ed associativa e della piccola e media azienda organizzata in forme associate.

A tale riguardo è stato notevole l'impegno dei comunisti in specie in sede parlamentare, nelle Commissioni trasporti della Camera e del Senato, nel sostenere i tempi brevi per l'approvazione delle proposte.

Anche nel corso della Conferenza le forze della sinistra, ed in specie i comunisti, hanno sostenuto lo stesso obiettivo, contro tentativi di parte governativa miranti a generalizzare le finalizzazioni del credito, cioè anche per le grandi aziende.

E' stata una importante vittoria l'iscrizione nella legge finanziaria di 37 miliardi di

credito agevolato alle imprese cooperative ed associative.

Ma è illuminante delle effettive volontà in gioco l'assenza assoluta di conmi a tale riguardo nel Piano triennale elaborato dal governo, governo che il PCI non ha ritenuto più di poter sostenere.

Nel Piano triennale non si fa cenno né al finanziamento all'autotrasporto né in generale all'autotrasporto, contravvenendo anche agli impegni ufficiali presi in occasione della Conferenza dei trasporti per bocca dell'allora ministro Vittorio Colombo.

Opposizioni e resistenze ai cambiamenti nell'organizzazione dell'autotrasporto, aumenti dei costi di gestione dal gasolio ai veicoli - senza che neanche si siano consultati gli autotrasportatori, tentativi di sovvertire, con la riforma della legge 298, il senso stesso della legge per renderla più burocratica e non strumento di programmazione. E' qui il livello dello scontro a cui i cooperatori non possono sottrarsi.

E che la cooperazione ed i cooperatori mantengano alta l'iniziativa politica è interesse anche di tutti quegli operatori dell'autotrasporto che vogliono un settore diverso, che serva al Paese, che espella l'intermediazione e dove le imprese possano difendere e sviluppare le loro capacità aziendali.

Luciano Bucheri

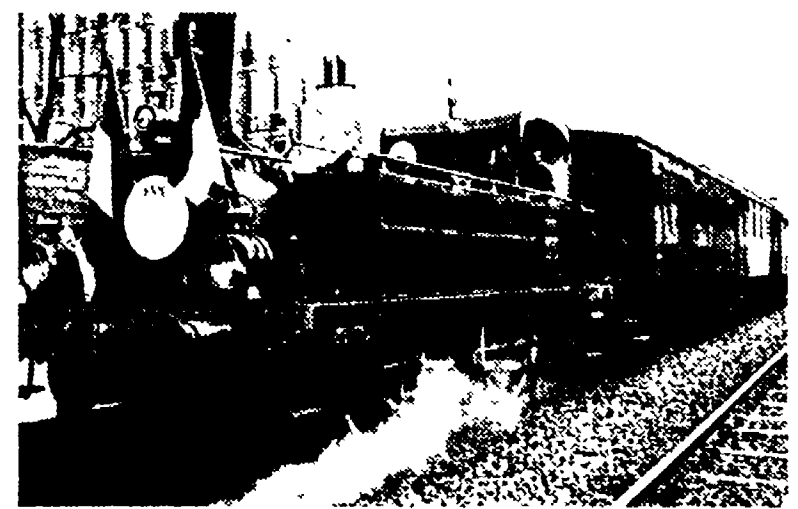
Bilancio e consolidamento a 100 anni dalla fondazione Le Ferrovie Nord Milano un'azienda per il futuro

La insostituibile funzione di questo complesso ferroviario ha portato al suo ammodernamento Tra le prospettive anche quella di collegare l'aeroporto della Malpensa a Milano

A cento anni dalla loro fondazione le Ferrovie Nord Milano stanno vivendo il loro momento di rilancio e di consolidamento, inserendosi autorevolmente come parte indispensabile nel più ampio programma di espansione e miglioramento dei servizi pubblici operanti nella regione lombarda.

Dopo la celebrazione della «Giornata del Centenario», caduta il 22 marzo, la Società dei trasporti milanesi ha approvato il proprio bilancio nel quale sono summo particolare rilievo le iniziative legate al piano di ammodernamento dell'Azienda. Va ricordato tra l'altro che proprio in occasione dell'Assemblea attuale ha assunto la presidenza delle FNM il professor Augusto Rezzonico, che ha sostituito l'ingegner Italo Briccola, dimissionario in quanto candidato per il Parlamento nella attuale tornata elettorale. Per cui il vertice attuale della Società risulta composto dal professor Rezzonico, Presidente, dal ragioniere Gianfranco Troielli, Vicepresidente e dal ragioniere Gian Paolo Pezzari, Consigliere Delegato.

Data l'importanza del Centenario, vogliamo qui ricordarlo con una frase tratta dalla prefazione che il Presidente ha scritto per il libro di prossima uscita e dedicato appunto alla celebrazione della ricorrenza: «Le Ferrovie Nord Milano, davanti ad un domani che si prospetta quanto mai valido per se stesse come per il contesto sociale entro il quale esse operano, si vogliono indietreggiare per un momento di riflessione, per gettare uno sguardo al passato, a trarne un nuovo vigore, non già per narcisistico complacimento, ma solo per verificare quanto hanno lasciato alle spalle. Una doverosa, breve pausa solo per ricordare che l'impresa è anzitutto frutto del lavoro di uomini di ieri e di oggi ai quali va detto grazie! Altri uomini verranno per contribuire nell'opera di migliorare e rendere sempre più efficiente questa Società, che è, per la sua storia e



Dal vettore dedicato al Centenario delle Ferrovie Nord Milano: «E venne la Ferrovie Nord Milano. Dai documenti dell'epoca si apprende che nel 1874 il cittadino belga Albert Waucamps faceva domanda al Ministero dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia di esaminare un progetto per la costruzione, e la messa in esercizio, di una linea ferroviaria che collegasse Milano a Saronno. Autori del progetto erano gli ingegneri Ambrogio Compiligo ed Emilio Bianchi. Il 5 dicembre 1875 fu firmata la convenzione per la costruzione della nuova strada ferrata. Dopo oltre tre anni di pesante lavoro, che a quel tempo veniva svolto più a forza di braccia che con l'ausilio delle macchine, il 22 marzo 1879 la linea veniva inaugurata, in un sabato senza sole, di una primavera lenta e manifestarsi». Il 22 marzo 1979 si è celebrato il Centenario di fondazione. Il treno d'epoca (nella foto), ornato di bandiere e carico di ospiti, è partito dalla stazione di Piazzale Cadorno per raggiungere Saronno, ripercorrendo lo stesso percorso che cento anni addietro aveva compiuto il primo convoglio della Società.

per il suo divenire, un vanto per noi dell'Azienda, ma anche per Milano e per una larga fascia della Lombardia».

Proponendoci di fare il punto sulla situazione, non possiamo non ricordare quali è la genesi delle attuali Ferrovie Nord Milano il cui pacchetto di maggioranza è, come noto, di proprietà della Regione Lombardia. Altrimenti la Regione acquisita tale maggioranza si proponeva di essere presenza attiva nel delicato e fondamentale settore dei pubblici trasporti, coinvolgendo interessi di carattere sociale che non è possibile ignorare per un corretto sviluppo democratico e per la crescita delle genti e delle attività lombarde.

Nel 1975, su incarico della Regione Lombardia, le Società Italconsum e Metropolitana Milanese predisposero un «progetto di ammodernamento» della rete delle Ferrovie Nord Milano. Tale progetto prevedeva la

ristrutturazione delle linee sociali: Milano-Laveno, Saronno-Como e Bovisavertice, con esclusione della linea Novara-Seregno, per la quale la pur necessaria ristrutturazione presupponeva una decisione preventiva sulla sua possibile utilizzazione, anche come ramo del quadrilatero di scorrimento dei treni merci per le Ferrovie dello Stato. Sulla base dei costi 1975, era prevista per l'attuazione del piano una spesa di 552 miliardi.

Con la legge dello Stato 16-10-1975 numero 493 veniva finanziata una prima fase di ammodernamento per un importo di 90 miliardi. Tale fase perseguiva l'obiettivo del raggiungimento di un livello minimo di servizio in termini di sicurezza, affidabilità, regolarità ed efficienza dello stesso, mediante la soppressione parziale dei passaggi a livello (o la loro protezione) e la sostituzione dei più vecchi degli apparati centrali di stazione, dando avvio con-

tempaneamente alla sostituzione del materiale rotabile obsoleto per il miglioramento dello standard di confort del servizio nei riguardi dell'utenza. Attualmente sono in corso di realizzazione le sottostazioni elettriche, la posa di cavi di telecomunicazione e telecommando, il rifacimento di alcune tratte di binario. Sono stati inoltre ordinati 6 rotabili di cui:

— 2 elettrotreni con equipaggiamento di trazione elettronica da 1100 KW di potenza continuativa. Ordine assegnato alle Officine di Casalta. Il treno di una linea ferroviaria che collegasse Milano a Saronno. Autori del progetto erano gli ingegneri Ambrogio Compiligo ed Emilio Bianchi. Il 5 dicembre 1875 fu firmata la convenzione per la costruzione della nuova strada ferrata. Dopo oltre tre anni di pesante lavoro, che a quel tempo veniva svolto più a forza di braccia che con l'ausilio delle macchine, il 22 marzo 1879 la linea veniva inaugurata, in un sabato senza sole, di una primavera lenta e manifestarsi». Il 22 marzo 1979 si è celebrato il Centenario di fondazione. Il treno d'epoca (nella foto), ornato di bandiere e carico di ospiti, è partito dalla stazione di Piazzale Cadorno per raggiungere Saronno, ripercorrendo lo stesso percorso che cento anni addietro aveva compiuto il primo convoglio della Società.

— 24 carrozze a due piani di cui 12 semipiatta. Ordine assegnato alle Officine di Casalta. Il treno di una linea ferroviaria che collegasse Milano a Saronno. Autori del progetto erano gli ingegneri Ambrogio Compiligo ed Emilio Bianchi. Il 5 dicembre 1875 fu firmata la convenzione per la costruzione della nuova strada ferrata. Dopo oltre tre anni di pesante lavoro, che a quel tempo veniva svolto più a forza di braccia che con l'ausilio delle macchine, il 22 marzo 1879 la linea veniva inaugurata, in un sabato senza sole, di una primavera lenta e manifestarsi». Il 22 marzo 1979 si è celebrato il Centenario di fondazione. Il treno d'epoca (nella foto), ornato di bandiere e carico di ospiti, è partito dalla stazione di Piazzale Cadorno per raggiungere Saronno, ripercorrendo lo stesso percorso che cento anni addietro aveva compiuto il primo convoglio della Società.

— 28 carrozze ad un piano di cui 7 dotate di gruppi di conversione statica da 40 Kw. Ordine assegnato alla ditta Socioli.

Il limitato finanziamento di 90 miliardi, che in buona parte è già stato impegnato in lavori e forniture, e che nel frattempo si è ridotto in termini reali, non consentirà di ottenere il risanamento economico della Società, per il cui conseguimento sarà necessario proseguire innanzi tutto nell'ammodernamento della rete, secondo il progetto predisposto dalle Società Italconsum e Metropolitana Milanese, finanziandolo, per quanto occorre, con ulteriori stanziamenti che tengano conto anche della svalutazione monetaria.

A tale proposito è stato elaborato un programma di interventi per una spesa complessiva di 223 miliardi che è stato approvato dal Consiglio Regionale Lombardo in attesa di essere recepito nel Piano Nazionale dei Trasporti. Questo programma prevede, fra l'altro, il completamento della sostituzione del parco rotabile, l'attuazione della automazione del traffico ferroviario (DOO), il triplicamento della linea Bovisavertice, l'eliminazione di numerosi passaggi a livello. Inoltre sono in corso studi, che vengono attuati in collaborazione con la Regione Lombardia, il Comune di

Milano e le Ferrovie dello Stato, per giungere ad un progetto esecutivo dell'allacciamento dell'impianto di Bovisavertice con la stazione Garibaldi ed il passante ferroviario che congiungerà, in sotterranea, quest'ultima stazione con quella di Porta Vittoria, realizzando così una importante integrazione con le Ferrovie dello Stato.

In previsione del trasferimento nel breve periodo all'aeroporto della Malpensa del traffico aereo internazionale di Linate, e nella prospettiva della concentrazione dell'intero traffico intercontinentale dell'Italia Settentrionale nello stesso aeroporto, le Ferrovie Nord Milano, su richiesta della Regione Lombardia, hanno elaborato uno studio di fattibilità del collegamento ferroviario fra Milano e Malpensa.

Gli indirizzi generali seguiti sono così sintetizzabili:

- 1) opportunità e convenienza di offrire una struttura moderna ed efficiente, tanto per il trasferimento dei passeggeri e dei lavoratori aeroportuali, che per le esigenze di trasporto delle comunità del territorio attraversato;
 - 2) concorre ad attenuare i disagi della pendolarità dei lavoratori della zona;
 - 3) collegare diversi importanti centri urbani delle regioni settentrionali attraverso linee ferroviarie non necessariamente passanti per Milano;
 - 4) possibilità di utilizzare per la città di Milano il previsto passante ferroviario per una più razionale distribuzione dell'utenza a livello urbano e per facilitare il collegamento tra i due aeroporti di Malpensa e di Linate;
 - 5) garantire regolarità, frequenza e tempi di trasferimento adeguati al servizio richiesto;
 - 6) effettuare anche un servizio merci per gli aeroporti.
- Gli indirizzi sopraindicati sono emersi dalle consultazioni avvenute con gli enti locali e le istituzioni interessate.

Nel dicembre del 1977 è stata varata la legge n. 985 con la quale viene dato mandato alla Società Aeroporti di Roma di redigere i Piani di Sviluppo per il Sistema Aeroportuale della Capitale (Fiumicino e Ciampino).

I piani redatti dalla Società sono stati presentati nei termini stabiliti dalla legge al Ministero dei Trasporti - Direzione Generale Aviazione Civile - nel Dicembre del 1978 e prevedono interventi strutturali di ampliamento delle aerostazioni da attuarsi nel breve, nel medio e nel lungo periodo.

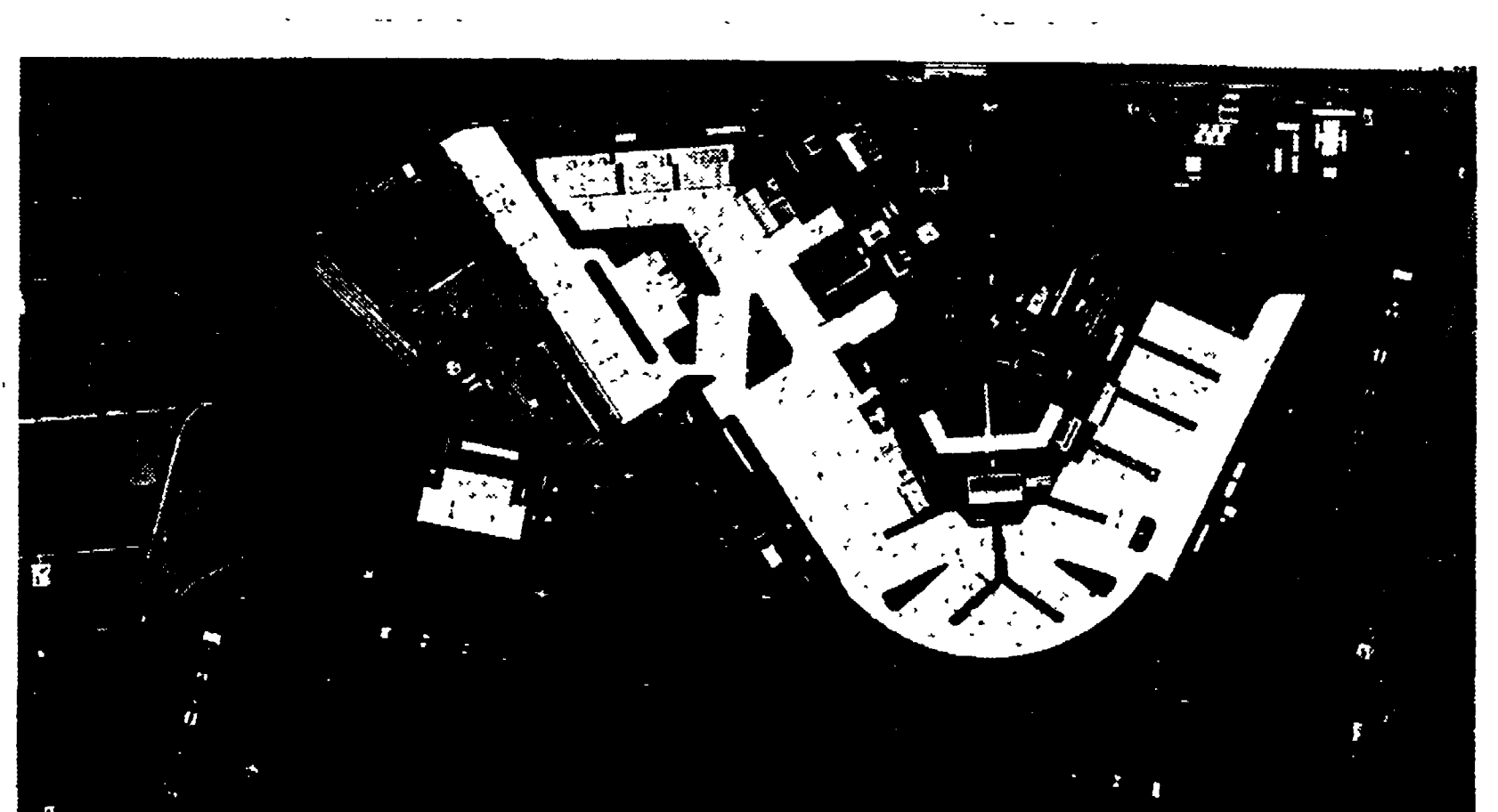
La necessità di uno sviluppo degli Aeroporti Romani, scaturisce da un'analisi della previsione del traffico aereo nelle sue componenti: traffico aereo internazionale, nazionale, charter e aviazione generale.

Un aeroporto infatti, assai più che una stazione ferroviaria od un porto, è una struttura «viva» che deve adeguarsi ad un traffico che possiede caratteristiche dinamiche più elevate rispetto agli altri sistemi di trasporto di superficie. In rapporto alla maggiore facilità di costruzione o di districare le correnti di traffico su un determinato punto. Questa caratteristica vitalità fa sì che in nessun momento una installazione aeroportuale potrà trasformarsi in un sistema stazionario e compiuto e che non ha più bisogno di modifiche o trasformazioni.

L'operatività del sistema aeroportuale romano, rischia di essere gravemente compromessa se non si interviene tempestivamente con il finanziamento del programma. La possibilità di disporre di infrastrutture più capienti e più efficienti condiziona strettamente il grado di riattivazione degli aeroporti della Capitale.

Solo un adeguato finanziamento delle opere previste nel piano della Società Aeroporti, sarebbe in grado di riattivare un sistema in questo momento colpito da anemia per le molte disfunzioni, rimettendolo in grado di stimolare quelle correnti di traffico turistico costituenti una delle componenti più importanti del traffico globale degli aeroporti romani e quindi del Paese.

Infatti, mentre in Europa le previsioni di sviluppo del traffico aereo sono fissate su percentuali che vanno dal 7 al 10% del traffico sviluppatosi nell'ultimo anno, per gli Aeroporti



Le proposte della Società Aeroporti di Roma per Fiumicino e Ciampino

I piani di sviluppo per il sistema aeroportuale della capitale

Romani le percentuali per il calcolo dei limiti di traffico da assorbire nel prossimo futuro sono state invece fissate tra il 5 e il 6%, ossia più basse in modo evidente. E questo per tenere conto del difficile riassorbimento della flessione verificatasi nel nostro traffico che, per la verità, è stata determinata da elementi di inefficienza estranei al funzionamento aeroportuale, ed in certo senso imputabili a situazioni generali dalle quali i movimenti aerei sono stati influenzati.

Le fasi di adeguamento cui si accennava prima saranno almeno due, entrambe impegnative, in quanto si penserà dapprima a passare dagli 11 milioni di passeggeri annui dell'ultimo periodo al 20 milioni (aumento dell'82% circa),

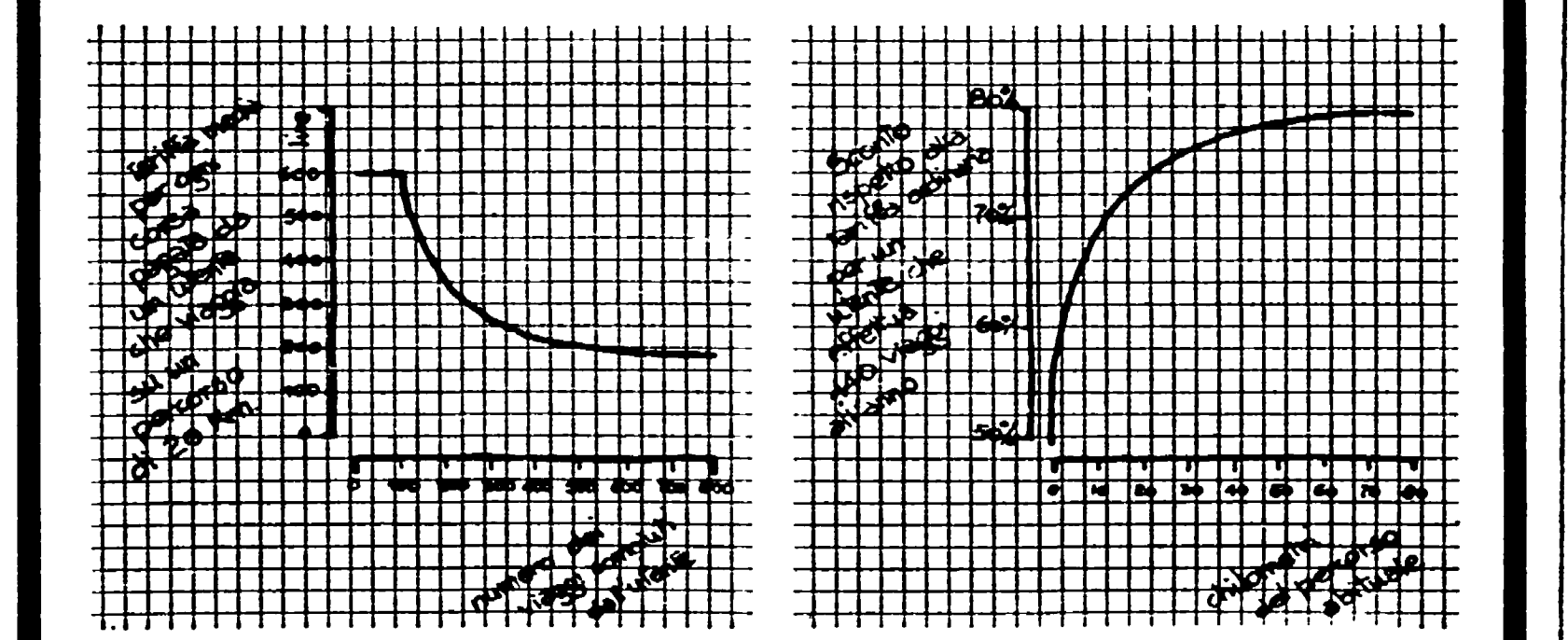
e successivamente da 20 milioni a 30 (aumento del 50%). Spostamenti della capacità di ricezione e movimento di masse così cospicue da sole sufficienti a giustificare non tanto i livelli delle esigenze economiche, quanto la necessità di un impegno sicuro che permetta con tempestività, ma soprattutto con continuità, l'esecuzione dei notevoli lavori occorrenti.

Più propriamente, le due fasi di adeguamento per la realizzazione dei piani di sviluppo del sistema aeroportuale romano, comportano una serie di interventi che, per quanto riguarda i punti principali possono essere così individuati:

1. Fase
 - L'aerostazione di Fiumicino, costruita 20 anni fa ha avuto nel 1978 più di 11
 - milioni di passeggeri. Per far quindi fronte alle carenze funzionali e di capacità che tale situazione è andata via via determinando, necessitano ristrutturazioni ed ampliamenti urgenti come:
 - ampliamento dei piazzali di sosta per gli aeromobili;
 - interventi sulle piste e sulle vie di rullaggio;
 - ristrutturazione ed ampliamento dell'aerostazione internazionale con la realizzazione del molo ad «Y» per un maggiore e più funzionale parcheggio degli aeromobili;
 - nuove zone merci con una capacità complessiva annua di 450.000 tonnellate;
 - realizzazione di un più funzionale parcheggio multipiano con una serie di adeguamenti viari.
- Saranno inoltre realizzate le nuove zone tecniche per le compagnie aeree e per le compagnie petrolifere.

Una proposta della Regione Liguria

Obiettivo della Regione Liguria e la programmazione dello sviluppo dei servizi di trasporto collettivo. Questo si attua attraverso una analitica e sistematica messa sotto controllo di tutto il settore prima e indispensabile tappa per giungere alla formulazione del Piano regionale dei trasporti. Un nuovo sistema informativo progettato dalla Regione coordina tutti i servizi, le linee, le corse, le fermate, ne garantisce il continuo aggiornamento e li mette in relazione anche con la rete viabilistica su cui i servizi stessi si svolgono. Con la riforma del sistema tariffario inoltre la Regione introduce anche un controllo continuo sui movimenti dei passeggeri per adeguare i servizi alle loro necessità e tenere continuamente informate le aziende sull'efficacia delle scelte che esse compiono. Una nuova organizzazione dei contributi, determinata e gestita dal sistema informativo mette sotto controllo l'ammontare della spesa pubblica, legandola al carattere sociale e al continuo miglioramento della produttività dei servizi. Tutto questo si realizza nella più rigorosa tutela degli utenti che usano sistematicamente il servizio e che compiono i viaggi più lunghi e più disagiati.



per la riforma del sistema dei trasporti pubblici