

Il camionista protagonista della strada

Trasportano da un capo all'altro del paese il 75% delle merci - L'evoluzione della tecnologia nei trasporti non ha ridotto ma aumentato la centralità di questo mezzo di trasporto - Il futuro potrà anche essere diverso ma intanto nessuna politica è possibile senza fare i conti con questa realtà: il piccolo autotrasportatore

In Italia, il trasporto delle merci si svolge per l'80 per cento su gomma e viene effettuato da piccole e medie imprese di trasporto. Gli autocarri hanno raggiunto la cifra record di 1 milione e 400 mila immatricolazioni suddivise tra conto proprio e conto terzi. Il primo effettuato con autoveicoli di proprietà delle imprese industriali, agricole e commerciali, che hanno l'esigenza di trasferire le merci, il secondo effettuato con autoveicoli di proprietà di piccoli e medi autotrasportatori professionali operanti su commessa. Questi ultimi, conosciuti meglio come «camionisti», hanno un peso rilevante ed assolvono una funzione economica di primo piano.

Molto si è detto e scritto sui «camionisti», e non sempre in modo giusto. Giova perciò ricordare che essi sono in realtà i veri protagonisti della strada, e sono loro che trasportano da un capo all'altro del paese oltre il 75 per cento delle merci.

Si tratta di migliaia e migliaia di piccoli aziende che spesso non riescono a far quadrare il loro bilancio intaccato dall'aumento dei costi di gestione, dovuti al continuo rincaro dei prezzi, ultimo in ordine di tempo quello dei prodotti petroliferi, degli autocarri, dei pezzi di ricambio, dei seldaggi autostadali, delle gomme, delle polizze assicurative, e per converso, dalla scarsa remunerazione falcidiata spesso dalla intermediazione, dalle grosse agenzie e spedizionieri.

Occorre tenere presente che, attualmente, la strada, malgrado la introduzione di nuove tecniche, degli aerei «vaghi volanti», delle navi di piccolo cabotaggio, del sistema container, delle pro-

spective nel trasporto fluviale e lacustre, rimane elemento essenziale per il trasporto delle merci. Sarà comunque il trasportatore a provvedere alla parte finale, da porta a porta, nelle consegne delle merci a motivo della specializzazione che gli permette di servire celermente anche il più piccolo ed isolato centro abitato. In questo senso sul ruolo che svolgono gli autotrasportatori artigiani, si può dire tutto quello che si vuole, ma un fatto è certo: in una qualsiasi scelta produttiva, locale, provinciale o nazionale, il trasporto delle merci assume sempre una funzione positiva e dà contributo allo sviluppo economico. Ebbene, in questa visuale, i piccoli e medi autotrasportatori sono parte vitale di tale processo perché fra l'altro dispongono di due prerogative: la velocità e la distribuzione capillare delle merci. Queste prerogative, sia in una economia di mercato, sia in una economia socialista, assumono grande importanza e rilevanza economica e funzionale, e per un Paese come il nostro, risparmio e funzionalità non guastano davvero.

Il problema quindi non è quello di «pubblicizzare» il trasporto merci ma di metterlo invece in condizione di operare nel modo migliore garantendo ad esso per esempio ulteriori facilitazioni fiscali e creditizie.

L'albo nazionale — noto come legge 298 — che disciplina l'autotrasporto di cose e impone un sistema di tariffa a forcella, conquistato dalla categoria dopo anni di lotte, incontra resistenze ed ostacoli nella pratica attuazione delle tariffe e in generale l'attuazione delle norme previste dalla legge. Con le tariffe a forcella alle agenzie

viene riservato al massimo un 5 per cento dell'introito; nel passato la tangente superava il 20 ed anche il 30 per cento. Si comprende perciò l'accanita resistenza delle agenzie al rispetto e alla applicazione delle tariffe.

Tale stato di cose, se da una parte conferma che, per ottenere l'applicazione della legge occorre una continua pressione e lotta della categoria dall'altra dimostra che la legge ha rappresentato un significativo passo in avanti nella tutela di alcuni interessi della categoria, ma non la soluzione concreta dei complessi problemi che gli autotrasportatori hanno di fronte.

E' bene dire con molta chiarezza: tali problemi potranno essere definiti, nel quadro di un organico riassetto dei vari comparti con la riforma generale di tutto il settore che, partendo dalle esigenze reali della categoria, in aderenza con i prefigli generali del paese, prefigli una soluzione adeguata del trasporto nella società e nel suo ambiente socio-economico-culturale.

Contro questi orientamenti si sono sempre battuti gli industriali del trasporto, la intermediazione parassitaria che ha ottenuto — bisogna riconoscerlo — anche risultati apprezzabili. L'ha ottenuto per due motivi fondamentali: il primo, perché è mancata la volontà politica dei governi che si sono succeduti nel nostro Paese a porre mano con serietà ad un riassetto generale del settore; il secondo, perché di fronte all'impetuoso sviluppo della motorizzazione che ha coinvolto grossi interessi finanziari — case costruttrici, società petrolifere, laterizi, di cemento — si è inserita una superfeccitazione parassitaria di proporzioni colossali, alla

quale non si è contrapposta in modo efficace l'azione di governo che affermava la sua funzione pubblica primaria, quale perno di una nuova politica del trasporto.

E' mancata e manca ancora una visione d'insieme, una linea che marciasse di pari passo con l'assetto del territorio, il piano urbanistico, rete autostradale, e viabilità minore, motorizzazione privata e servizio pubblico, diretti di traffico e problemi di collegamento provinciale, regionale e nazionale.

E' mancata e manca ancora il rapporto unitario tra l'aspetto regionale e quello nazionale, per cui occorre fin d'ora la unificazione delle varie competenze dello Stato in un unico ministero e comunque la costituzione di un organo di coordinamento che abbia i poteri necessari per imporre scelte unitarie a tutti i comparti del trasporto. E ciò per due motivi fondamentali: il primo per determinare le sedi in cui dovrà realizzarsi l'integrazione tra i diversi servizi di interesse regionale; il secondo, per coordinare le politiche di trasporto (porti, autoporti, ecc.) per grandi bacini di traffico.

In questo quadro vanno visti e definiti, sia i problemi e la collocazione dei piccoli e medi autotrasportatori, sia quelli del trasporto pubblico di persone individuali e collettivi.

Sul trasporto pubblico di persone si discorreva in un altro numero di questa rivista alla motorizzazione privata, non è sufficiente pensare solo a spostare il trasporto dal privato al collettivo. Anzi in alcuni casi può essere controproducente. Si tratta di considerare i due momenti in un discorso organico valutando tutte le implicazioni

politiche economiche e sociali per mettere in grado gli utenti di circolare più velocemente nelle diverse relazioni di traffico in termini di economicità e di efficienza.

In questo senso ci sembra giusto quanto suggerisce anche il CNEL che ritiene opportuno iniziare a determinare le aree metropolitane o i comprensori ai quali fare corrispondere i piani di trasporto, costituendo per ciascuna area metropolitana o comprensorio, idonee strutture amministrative consorziali alle quali le regioni da un lato e gli enti locali dall'altro possono delegare i loro poteri in materia di organizzazione e di gestione del sistema dei trasporti (vedi consorzio regionale del Lazio). Ciò significa che occorre anche definire un indirizzo controllato della politica degli investimenti nell'industria di produzione di mezzi di trasporto, non solo per determinare un aspetto razionale, meno costoso e più vicino ai bisogni delle popolazioni, ma per imporre anche scelte prioritarie del modo o dei modi di trasportare, del mezzo o dei mezzi più consoni alle necessità e possibilità finanziarie della collettività.

E' stato già detto, e vogliamo qui ripeterlo: siamo tutti convinti che l'autotrasporto non è destinato a scomparire e che deve muoversi in un diverso contesto economico ed in una diversa struttura dei consumi pubblici e privati.

Si dovrà pure giungere a tempi più o meno ravvicinati, al momento della ristrutturazione che apporti una svolta profonda che «spezzi» la linea della filosofia dell'automobile come industria «portante» dalla quale sono derivati i mali che stiamo combattendo.

La nostra economia — e in ciò dovremmo essere tutti d'accordo — non potrà in ogni caso sopportare una spesa ingente come quella sostenuta fino ad ora per il settore dei trasporti, pena la catastrofe generale, se pensiamo che, nel solo quadriennio 69-70, i pesi finanziari che la comunità ha dovuto sostenere hanno superato i 40 mila miliardi di lire.

La battaglia per uno sviluppo programmato del trasporto persone va dunque condotta tenendo conto delle esigenze dei cittadini sul piano della funzionalità e della convenienza. In questa ottica le aziende municipalizzate del trasporto (20.000 taxisti, 60.000 noleggiatori di rimessa esistenti nel Paese possono essere un punto di riferimento importante e come tali considerati e rivalutati).

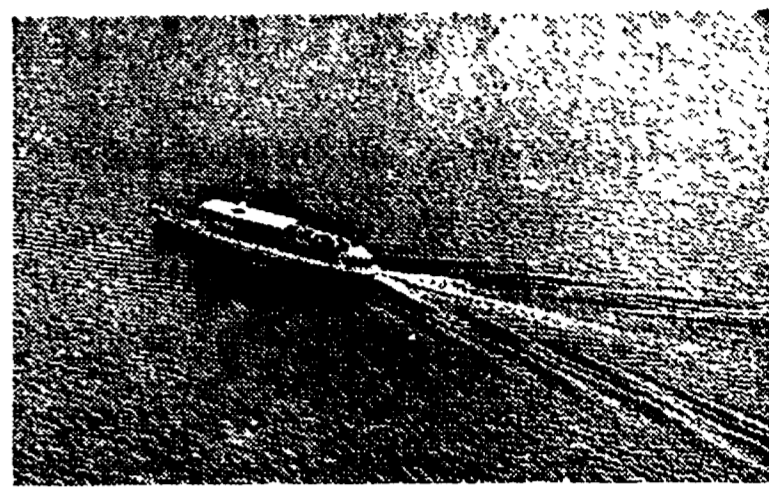
Sarà bene ricordare che, per quanto riguarda la politica dei trasporti, ci troviamo ad un bivio. Vi sono stati dibattiti, conferenze regionali e nazionali; esistono documenti, spesso pregevoli, ricche analisi e indicazioni concrete, che individuano i mali di fondo del complesso problema della mobilità delle merci e persone.

Alla Conferenza nazionale sui trasporti il Governo ha preso impegni precisi. Si tratta ora di non perdere ulteriore tempo: è il governo che deve muoversi: attui al più presto le decisioni prese, oggi e non domani.

Per quanto ci riguarda noi comunisti continueremo a lavorare e a batterci e fianco degli autotrasportatori, degli operatori del trasporto pubblico, individuale e collettivo per la riforma e il riassetto generale di tutti i comparti del trasporto nel nostro Paese.

Primo Feliziani

Vieni sul lago



Quanto costa una crociera con pranzo a bordo sul lago Maggiore, quattro ore di viaggio, scote a Stresa, Arona, Angera, Laverno Palanza, Isolabella? Vediamo, cifre alla mano: il biglietto costa 5800 lire (ma i ragazzi pagano la metà), poi il pranzo che, servito solo con l'esclusione delle bevande, si paga 4250 lire. Diecimila lire in tutto, dunque. Paragoniamo ora questo prezzo con quello di un viaggio (non di una crociera) con un altro servizio pubblico: il treno. Con diecimila lire si fanno più o meno sei ore di viaggio sulla linea Milano-Roma, il prezzo al self service va da un minimo di 3000 lire fino a 78 mila. Questo paragone è sufficiente, forse, a far capire quanto siano fondate le speranze della Gestione governativa navigazione di pescatori. Oppure perché non un «boom» di presenza sui battenti e i traghetti che incrociano nel Maggiore, nel Lario e nel Garda.

E' una tendenza che viene suggerita anche dalla ripresa del servizio, dopo l'annullamento del '77, in questo ultimo anno.

Effettivamente — dicono nella sede milanese della Gestione, in via Aristo — nel '78 abbiamo registrato un aumento di presenza di pescatori. Oppure perché non un «boom» di presenza sui battenti e i traghetti che incrociano nel Maggiore, nel Lario e nel Garda. Questo a fronte di un'affluenza nel '77 calcolata in 66 milioni di passeggeri/chilometro complessivi (29 milioni sul Lago Maggiore, 23 milioni sul Lago di Como, 15 milioni sul Garda). Anche per gli autoveicoli i dati parlano di un successo: un aumento di 70 mila unità complessive nel giro di un anno.

Certo, molto di questo incremento è dovuto al tempo. Siamo un po' come i contadini — dicono alla Gestione — se c'è sereno la gente viene più volentieri a vedere il lago, la pioggia si traduce immediatamente in un danno economico. Ma bisogna mettere in conto anche un ampliamento delle corse e una sostanziale stabilità dei prezzi e un rinnovamento delle strutture. Chi infatti voglia prendere il traghetto deve fare i conti sempre con l'affollamento, zone di parcheggio dove si attende che arrivi la nave. E spesso questo significa stiparsi, sotto il sole, in poco spazio tra il lago e la strada. Ora sono stati eseguiti dalla Gestione governativa navigazione laghi, numerosi lavori di ristrutturazione e ampliamento di queste piazzole, favorendo così l'afflusso dei turisti.

Chi usa i traghetti? Sono soprattutto gli stranieri, per la verità, attratti dalle meraviglie dei nostri laghi. Meraviglie che spesso noi stessi non conosciamo, perché raggiunti solo via acqua, come le ville sulle isole, alcune cale, i villaggi di pescatori. Abbiatano, solo dal lago alcune costruzioni artistiche o alcuni giochi della natura sono visitabili nel loro splendore.

Cose impossibili da conoscere viaggiando solo sulle strade dei laghi.

E proprio al traffico su strada il servizio di navigazione fa concorrenza, spesso rappresentando un'alternativa alle lunghe code estive, accorciando di molti chilometri i tragitti. Perché, sicuramente, il servizio di navigazione sui laghi non è fatto solo per i turisti. Anzi, gli aliscafi, alcuni servizi da costa a costa, sono usati, nei mesi invernali, soprattutto da studenti, impiegati, operai che lavorano in altre zone del lago. E, anzi, si è assistito in questi ultimi tempi, ad una crescente domanda delle amministrazioni dei paesi rivieraschi e dei Comuni montani, che si affacciano sui laghi, di incrementare il servizio.

Un ostacolo però ad una effettiva funzionalità della navigazione per il trasporto di studenti e lavoratori è la velocità. Una nave normale viaggia a 20-30 chilometri orari, troppo per le lunghe distanze. Ci sarebbero gli aliscafi, ma finora si hanno modelli che possono trasportare al massimo 80 persone: poi. Il problema dovrebbe però essere in parte risolto con l'arrivo, in luglio, di tre nuovi aliscafi capaci di 180 passeggeri. I cantieri di Mesina che li stanno costruendo, «Jumbo» delle onde potranno entrare in servizio prevedibilmente con notevole vantaggio per gli utenti.

Primo bilancio e prospettive dell'intervento regionale in un colloquio con l'assessore Fabio Semenza

Per la Lombardia degli anni '80 ferrovia bus e metrò in una rete unica e integrata del trasporto pubblico

L'obiettivo di un servizio efficiente e coordinato per i cittadini utenti - Le proposte per il piano pluriennale delle FS - Altre mille nuove vetture nel piano per le autolinee - I progetti per l'aeroporto intercontinentale della Malpensa e per un sistema di canali navigabili - Entro un anno possono cominciare i primi lavori



Si vara il piano di ammodernamento

Sulle nord con i treni a due piani

Una ferrovia al servizio di una delle zone più industrializzate d'Italia con sei milioni di abitanti

Qualche tempo fa alla stazione Cadorna delle Nord era in mostra uno dei treni che dovrebbero entrare in servizio al posto delle vetture tipo far west ancora in uso, dalla fine dell'800. Si tratta di treni nuovissimi a due piani studiati apposta per brevi percorsi e per un carico di passeggeri fortemente differenziato nelle varie ore del giorno come è appunto quello dei «pendolari», sui treni delle Nord. Le vetture sono in uso in Francia dove hanno dato ottima prova e le stesse Ferrovie dello Stato sono interessate al progetto.

Certo i nuovi treni a due piani risolverebbero molti dei problemi delle Ferrovie Nord che ancora oggi trasportano non meno di centomila pendolari, al giorno, in una delle zone più industrializzate e popolate non solo della Lombardia, ma di tutta Italia: sei milioni di persone concentrate nelle tre province di Milano, Varese e Como e senza contare quanti gravitano su Milano (e quindi sulle Nord) dall'intera provincia di Novara.

L'arrivo dei nuovi treni è solo uno dei passi, che se fra i più vistosi, dei progetti di modernamento delle Nord che la Regione ha deciso fin dal momento in cui questa ferrovia è stata sottratta alla cattiva gestione dei privati ed è diventata di proprietà pubblica. Lo Stato da tempo ha stanziato 90 miliardi per i primi lavori (non solo per i treni nuovi, ma c'è da eliminare il passaggio a livello, rifare gli impianti fusi, potenziare le stazioni ecc.). Qualche lavoro è già iniziato, altri stanno per cominciare. Entro dieci anni si potrebbe avere una ferrovia completamente rinnovata.

Più incerto, naturalmente, il preventivo esatto dei costi finali: a quanto pare occorreranno, in tutto, almeno 400 miliardi.

Fabio Semenza, ingegnere, iscritto al Partito Repubblicano, è l'assessore al Trasporti della Regione Lombardia da cinque anni. In prima persona ha sostenuto alcune delle più prestigiose battaglie per dotare la Lombardia di una rete di trasporto pubblico moderna, efficiente, al livello delle maggiori aree industrializzate di Europa.

Pubblicizzazione delle Ferrovie Nord e loro rilancio attraverso un piano di radicale ammodernamento; proposte precise per la rete delle FS collocate in un quadro generale di interventi a favore del trasporto di lunga gittata come di quello pendolare; un piano organico per il trasporto su gomma; nuove linee interurbane per il metrò milanese; nuova politica tariffaria; nuova organizzazione della intera rete di trasporto fino a raggiungere l'obiettivo di farla unitaria e integrata.

In questi anni, sul suo tavolo, negli uffici del grattacielo Pirelli, l'ing. Semenza ha affrontato questi problemi, portando un bilancio interessante di proposte e di cose già fatte che sono fra i «meriti» più significativi, certamente, dell'intera produzione legislativa regionale.

E lo stesso Semenza che riassume il senso del lavoro di questi anni.

In questo scorcio di legislatura, dice, si raccoglie il frutto di un lungo lavoro che è impostato nella precedente legislatura e che si è approfondito in quasi tutti i suoi aspetti dal '75 al '78.

Il problema dei trasporti in Lombardia non era mai stato affrontato in passato in un piano organico per il fatto che non esisteva la Regione, mancava cioè un punto di riferimento più generale per il collegamento delle diverse politiche di intervento sulla ferrovia, o sul trasporto automobilistico, sul metrò come sulle Nord o per la integrazione fra diversi mezzi sullo stesso territorio.

MALPENSA — Sta lavorando, coordinata dal comitato assessoriale per il territorio, anche la commissione per il nuovo aeroporto intercontinentale della Malpensa. Anche questa è una

commissione di tecnici ed esperti che rappresenta la Regione e le comunità locali. Entro pochi mesi questa commissione che sta lavorando seriamente e proficuamente potrà raggiungere le proprie conclusioni.

AUTOLINEE — Nel settore delle autolinee, con la legge 10 del '77 abbiamo prefigurato l'istituzione dei «bacini di trasporto» e dei relativi consorzi, anche davanti alle molte difficoltà nella definizione delle aree, ma ciò non dipende dalla volontà dell'assessore ma da un complesso di problemi che le forze politiche stanno cercando di risolvere.

Nel frattempo abbiamo istituito il sistema delle contribuzioni «per linea» anziché per azienda, anticipando in modo pratico, l'adozione del controllo di gestione che inizierà con una prima fase sperimentale entro questo mese di maggio per essere poi allargato su scala regionale entro l'anno.

Stiamo mettendo a punto anche l'«orario regionale» che, entro un paio di mesi, sarà applicato in una prima fase sperimentale per due o tre bacini.

La riorganizzazione del settore delle autolinee richiede però ancora del tempo per essere compiuta totalmente; ma nel frattempo realizzeremo studi e interventi avendo sempre come obiettivo quello finale prima annunciato cioè quello di una rete di trasporto integrata con le linee FS, ENM, MM nell'area milanese in modo da ridurre del 30 per cento, almeno, l'attuale dimensione del settore delle autolinee.

Intanto, comunque, si procederà all'acquisto di un nuovo grosso lotto di circa 1000 autobus (oltre ai mille già acquistati nel passato).

Tutto il settore delle autolinee avrà poi un sostanziale beneficio dalla legge

del fondo nazionale dei trasporti che dà competenze programmatiche alla Regione.

Nel frattempo, però, dobbiamo provvedere direttamente all'integrazione dei contributi per le linee affette da alto grado di pendolarismo ricorrendo a fondi regionali senza copertura da parte dello Stato, tutto questo per evitare ulteriori pubblicizzazioni forzate che non sono in programma oggi e che metterebbero in grave crisi la realizzazione dei bacini di trasporto.

IDROVIE — Per quanto riguarda il settore idroviario abbiamo incaricato la Navigazione e il Consorzio del canale navigabile Milan-Cremona-Po di fornire i dati definitivi per uno studio sulla rete indispensabile idroviaria della Val Padana che interessa la Lombardia.

Abbiamo promosso anche un progetto di legge per la istituzione del porto di Cremona che dovrebbe essere approvato dal Consiglio prima delle elezioni di giugno.

Tutta questa complessa materia trova adeguata collocazione all'interno del piano regionale dei trasporti che verrà presentato entro l'estate alla Giunta regionale e successivamente approvato in Consiglio (la metodologia del piano è stata già approvata dalla commissione trasporti).

Il piano dei trasporti è piano di settore e a sua volta deve trovare coerenza con il piano regionale di sviluppo e con il piano nazionale dei trasporti in collegamento con questo anche le altre regioni faranno.

Si può però dire fin d'ora che il 1980 sarà un anno decisivo per sentire i primi benefici e per impostare i lavori di una rete di trasporto pubblico profondamente rinnovata nell'interesse dei cittadini utenti.



Fra pochi mesi i lavori per il passante ferroviario delle FS

Dalla stazione Garibaldi a Porta Vittoria i convogli dei pendolari «in sotterranea»

Il raccordo permetterà di accorciare le distanze Nord-Sud evitando il nodo della stazione Centrale — Cinque fermate in città ad uso metropolitano

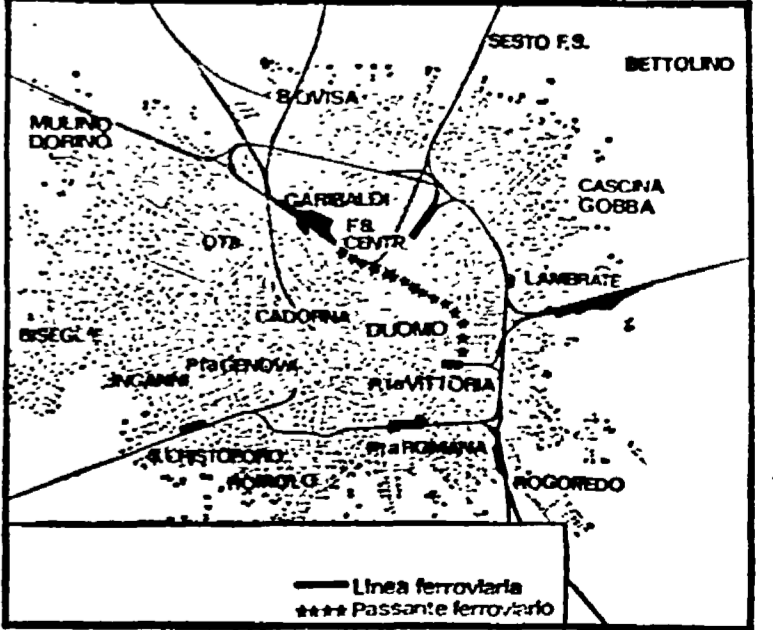
Da tempo si studiava come evitare il nodo di Milano per rendere più agevoli e più brevi i collegamenti Nord-Sud e i convogli delle Ferrovie dello Stato.

A Milano, come è noto, da sempre la quasi totalità del traffico ferroviario gravita sulla sola stazione Centrale, una «stazione di testa» che obbliga a manovre perdite di tempo e congestioni per i convogli sulle lunghe percorrenze che passano soltanto, da Milano.

Non solo, ma l'intero sistema ferroviario milanese presenta non poche scomodità per lo stesso traffico locale dei pendolari senza possibilità di scambi veloci fra i diversi punti della città.

Ecco allora, nascere, su proposta della Regione, ma ormai con il consenso delle FS, dell'ATM, della MM, del Comune e del Consorzio, il progetto di un «passante» ferroviario in sotterranea fra le stazioni di Porta Garibaldi e Porta Vittoria; un collegamento diretto attraverso la città che taglia tempi e percorrenze.

Non sarà solo un collegamento rapido, però, servirà, infatti, anche a un uso metropolitano con cinque



fermate in città tanto più utili per i treni pendolari e per alleviare il traffico urbano di superficie. Una soluzione ideale, insomma, che permette l'integrazione non solo delle diverse linee delle FS, ma della stessa metropolitana che incrocia il «passante», a Garibaldi, con la linea 2 e con la linea 1, all'altezza di corso Buenos Aires; le stesse ipotesi di tracciato per la linea 3, incrociano il «passante».

E, ancora, visto che le Nord si collegano con le FS proprio nel tratto Bovis-Garibaldi, il nuovo «passante» realizzerà davvero una perfetta integrazione di tutti i mezzi dell'area milanese.