

Il nodo della riforma dei trasporti nel processo di trasformazione delle regioni del Mezzogiorno

Potati o curati i rami secchi delle ferrovie in concessione?

A colloquio con Fausto Bocchi, della commissione trasporti della Camera - Le denunce del PCI - Non gode buona salute nel Sud neanche il trasporto su gomma

Le ferrovie in concessione, che hanno una collocazione di rilievo nel sistema dei trasporti in Italia, da tempo sopravvivono in condizioni precarie sia per la scarsa attenzione ad esse prestata dai governi sia per l'uso che ne fanno le so-

cietà concessionarie private con gestioni tendenti a incassare miliardi di lire dallo Stato senza il corrispettivo della sicurezza e della comodità dei viaggi. Sul futuro di molte ferrovie in concessione pendono piani di smantellamento

approntati in continuazione dai vari governi. Delle ferrovie in concessione abbiamo parlato, come di seguito riferiamo, con il compagno Fausto Bocchi, responsabile del gruppo comunista alla Commissione Trasporti della Camera

Le linee ferroviarie, o tronchi di linea, di cui il Ministero dei Trasporti propone la soppressione sono le seguenti:

Table with 2 columns: Line name and km. Includes sections like 'IN REGIME DI CONCESSIONE' and 'IN GESTIONE GOVERNATIVA'.

Table with 2 columns: Line name and km. Includes sections like 'IN REGIME DI CONCESSIONE' and 'IN GESTIONE GOVERNATIVA'.

Le ferrovie in concessione stanno vivendo in Italia momenti difficili, per il futuro incerto di questo tipo di strada ferrata e per le proposte del governo che prevedono un taglio di molti chilometri di tracciato. Illustri la vera situazione delle ferrovie in concessione in particolare modo nelle regioni meridionali.

PCI. (ma non è stato il solo) ha definito improponibile e da respingere totalmente. In pratica questo provvedimento rimanda tutto a ulteriori tempi. Si prevede soltanto, per un limitatissimo numero di tronchi ferroviari, un risanamento del tutto insufficiente. In realtà, il governo ha avuto senso della opposizione a questo suo progetto di nuove Regioni. Comuni ed enti locali in particolar modo del Sud e sta, come si dice, prendendo tempo.

stipiti, però, con adeguati servizi automobilistici. Ma il tentativo che bisogna combattere è la generalizzazione allo smantellamento. Il problema da risolvere, anche per la Sangritana, è quello di far intervenire le forze politiche interessate, i Comuni, le Regioni a decidere sul futuro di queste ferrovie cosa che, invece, il governo non ha fatto.

Conferenza nazionale dei trasporti. Inoltre, le nostre proposte per la riforma anche delle ferrovie dello Stato. Ancora, l'opposizione che stiamo conducendo e conducendo contro le intenzioni o decisioni del governo che non vadano in direzione della legge «297» del '78. Abbiamo chiesto il ritiro delle proposte governative e la presentazione di altre più aderenti ai problemi delle ferrovie in concessione.

Per prima cosa è bene sottolineare il ruolo che questo tipo di ferrovia dovrebbe avere per lo sviluppo economico e sociale e per la mobilità delle popolazioni. Purtroppo le ferrovie in concessione sono nella maggior parte dei casi in uno stato di inefficienza e di abbandono soprattutto nel Sud. In questi ultimi anni, però, il problema delle ferrovie in concessione è venuto alla ribalta prepotentemente anche per l'intervento di alcune Regioni che hanno realizzato i piani regionali di trasporto. Nella passata legislatura, parlamentare, difatti, quasi sotto questa pressione, e dietro l'impulso del gruppo comunista, il Parlamento, e precedentemente la prima Commissione della Camera dei deputati approvò la legge «297» che impegnava il governo a presentare entro sei mesi un programma di riordino di queste ferrovie. Il tentativo del governo era invece quello di rinviare «tout court» i vecchi contributi ai concessionari senza preoccuparsi di un riordino di tutta la materia.

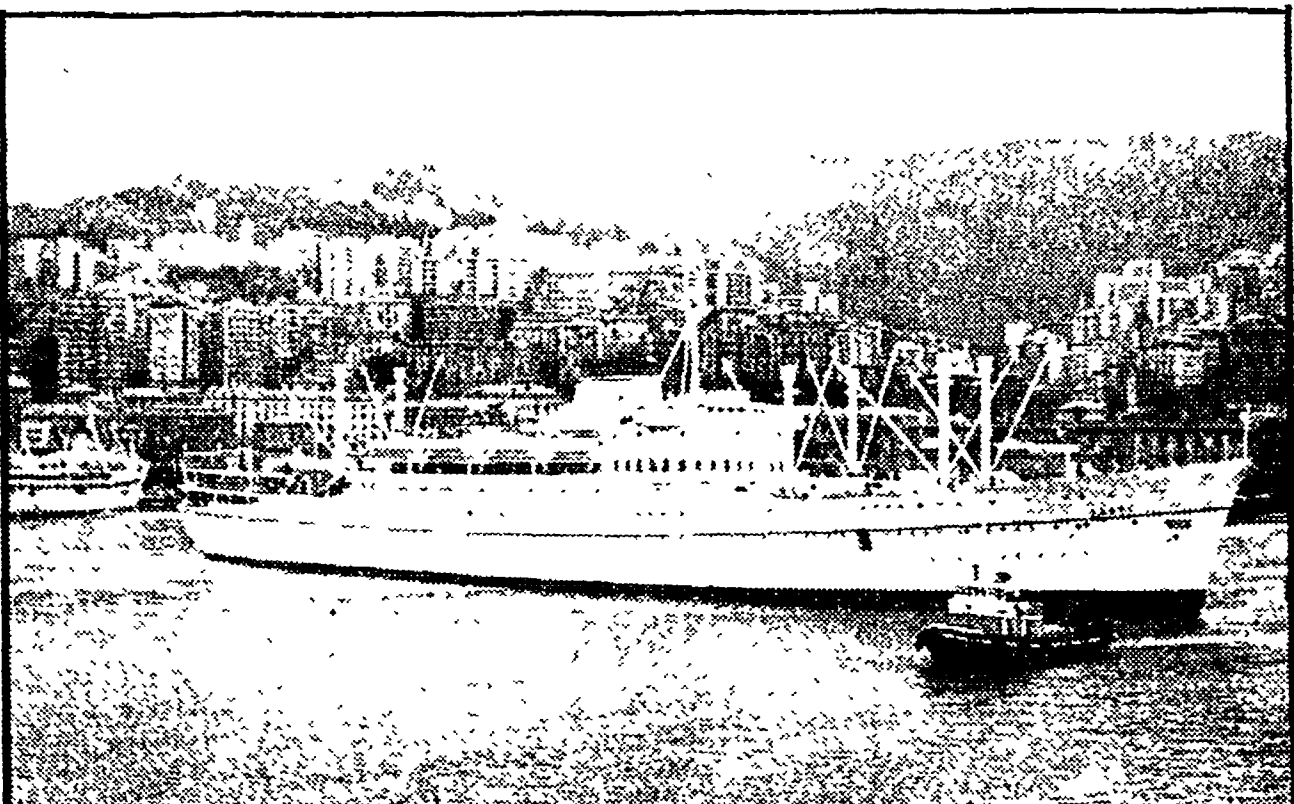
Ma se lo smantellamento ci fosse cosa succederebbe al Mezzogiorno e alla sua economia? E' facile prevederlo. Le già precarie situazioni non solo del trasporto ferroviario e su strada, ma dell'intera economia di molte regioni del Sud si aggraverebbero. In molte zone del Mezzogiorno, infatti, la struttura viaria per il trasporto su gomma non gode buona salute. Le ferrovie in concessione o dello Stato sono essenziali per un armonico sviluppo economico delle zone più arretrate o in via di sviluppo. E' chiaro, quindi, che il tentativo di cancellare alcuni tronchi ferroviari tenda a mantenere sempre più in stato di soggezione il Mezzogiorno.

quanto noi comunisti abbiamo già fatto. L'impegno del nostro partito a diversi livelli per sollecitare la soluzione di problemi generali e particolari. E tutto questo con convegni, documenti e non bisogna sottovalutare, l'attività presenza comunista alla

Renzo Santelli



Salpa dai porti del Sud una nave chiamata «Sviluppo»



Il PCI ha svolto negli ultimi anni un notevole lavoro di iniziativa politica e di produzione legislativa per il comparto dei trasporti, che ha permesso di rilanciare il settore, di impegnare le altre forze politiche e il governo per la conquista di nuovi traguardi. La conferenza nazionale dei trasporti a cui i comunisti hanno dato un notevole contributo ha aperto la strada a una nuova politica del trasporto e in particolare del settore dell'economia marittima e portuale. Tale svolta deve trarre origine anche da un quadro di riferimento più vasto che si è determinato con i mutati termini della divisione internazionale del lavoro, specie con riferimento al bacino del Mediterraneo, con le esigenze della riconversione produttiva e con i mutamenti tecnologici e organizzativi del settore. La crisi delle materie prime, le mutate ragioni di scambio tra paesi industrializzati e paesi emergenti, quindi la rivalutazione del Mediterraneo come area di decentramento di attività produttiva, le conseguenti politiche industriali degli stessi paesi emergenti, non possono non tendere allo sviluppo di un nuovo sistema di convenienza del trasporto marittimo. L'avvento del sistema intermodale e le nuove tecniche del trasporto impongono l'eliminazione dei momenti separati nel trasporto delle merci e quindi sollecitano e pretendono nuovi contenitori e strumenti standardizzati. Occorre, in sostanza cambiare pagina, porre fine agli sprechi, ai parassitismi, alle spese improduttive puntando a ordinamenti e pratiche rispondenti ad esigenze di efficienza e funzionalità con l'obiettivo della competitività economica. Questa svolta esige una nuova politica della cantieristica, della flotta, dei porti che, deve essere concepita e realizzata in funzione di una nuova politica industriale (le attività portuali rientrano nei processi lavorativi di circolazione delle merci che servono a saldare il momento della produzione e perciò sono funzionali alle attività industriali, agricole, commerciali delle Regioni e del Paese).

bligato da e per le isole e da quello turistico che potrebbe avere uno spazio notevole ed essere uno dei settori di sviluppo. Questi elementi, unitamente allo squilibrio economico tra Nord e Sud, all'arretratezza delle infrastrutture meridionali e all'inadeguato impegno di alcune istituzioni regionali e locali, hanno condotto i porti del Mezzogiorno a una condizione di particolare arretratezza, per cui il divario oggi esistente tra porti meridionali e porti centro-settentrionali è più accentratore del divario economico complessivo esistente tra Nord e Sud. Occorre allora tenere presenti alcuni elementi fondamentali per lo sviluppo della portualità meridionale. In primo luogo il compito da attribuire al Mezzogiorno e alle isole per la politica mediterranea dell'Italia, in secondo luogo il rapporto fra i «sistemi» portuali del Sud e quelli del Nord sulla base di una impostazione che individui nel Tirreno e nell'Adriatico due grandi canali di navigazione e quindi esalti il ruolo, la funzione, l'opportunità dello sviluppo della navigazione di cabotaggio. A tali concetti di fondo dovrà corrispondere un'azione articolata nei porti nel Mezzogiorno, inquadrata nella programmazione nazionale e tendente a realizzare una serie di opere marittime, la costruzione di adeguate infrastrutture di collegamento, tra cui alcuni interporti e l'allestimento di aree portuali specialmente dotate di impianti e attrezzature moderne. Questi obiettivi devono essere realizzati attraverso l'intervento del settore pubblico dell'economia, ma senza escludere, anzi, sollecitando e favorendo, la presenza imprenditoriale di rischio, scoraggiando quella parassitaria, del capitale privato. Unicamente a questi problemi vi sono altri aspetti che non possono essere trascurati, come quelli che riguardano le riforme dell'assetto giuridico-istituzionale e dei modelli organizzativi necessari a far superare l'attuale ordinamento portuale italiano. Si tratta, in sintesi, di tutelare la gamma dei servizi ausiliari che accompagnano la nave e la merce e che trovano nel porto la centralità operativa. Questa centralità va opportunamente riaccordata e coordinata perché, oggi, il trasporto marittimo non si esaurisce con il trasporto puro e semplice della merce da un punto all'altro. Essa ha la necessità ai due poli estremi (i porti) di servizi che lo collegano e coordinano con gli altri modi di trasporto, specie con quello ferroviario e quello della struttura internazionale. La funzionalità del sistema portuale italiano e quello del Mezzogiorno, dipende anche da questi fattori. Infine, occorre per i prossimi dieci anni una somma maggiore di risorse finanziarie pubbliche onde evitare l'emarginazione del nostro paese rispetto agli altri paesi europei e a quelli emergenti nell'area mediterranea. Risorse finanziarie che dovranno essere distribuite finalmente per una politica di sviluppo programmato della struttura portuale nazionale e del Mezzogiorno. I comunisti si sono battuti in questi anni con grande determinazione. Nel Mezzogiorno più che altrove, occorre battere la politica a grandi diretti dalla DC e la politica assistenziale delle Regioni governate dalla Democrazia Cristiana che si sono dimostrate incapaci di far avanzare una linea di sviluppo. Occorre battere la tendenza che è ancora presente a livello nazionale nella politica della DC che a Roma afferma una volontà unitaria con le altre forze politiche e in periferia, specie nel Mezzogiorno, continua a perseguire un disegno non riformatore, ma particolaristico, sollecitando tutte le spinte più dispersive e improduttive allo scopo di mantenere il Mezzogiorno emarginato dai grandi processi di sviluppo e quindi condannato all'assistenzialismo più negativo. Affermare una linea di riforma una programmazione dell'economia marittima, non può essere solo un avanzare nel Paese con le condizioni migliori per uno sviluppo equilibrato dell'economia e dell'occupazione, ma anche e soprattutto togliere le mani oggettive al potere clientelare della DC del governo nazionale e dei governi regionali.

dei porti, il Ministero unico dei Trasporti. In particolare, con la legge di programmazione portuale si tratta di valorizzare le risorse rappresentate dai nostri porti utilizzando con accuratezza secondo una coordinata definizione delle importanze e dei ruoli e nel contempo di utilizzare meglio le risorse da destinare al potenziamento dei porti secondo una graduatoria e una scelta di priorità. Occorre un programma, una politica programmata, gli strumenti

per realizzare questa politica. Per la programmazione dell'uso del territorio e dello sviluppo economico esistono altre responsabilità da attribuire, ormai individuate con precisione: quelle delle Regioni e dei Comuni. Non stiano a ricordare che i porti sono nati come entità autonoma e che i più importanti scali del mondo godono di notevoli autonomie. Rammentiamo che ogni porto produce una quantità tale di relazioni di traffico da investire direttamente e in maniera più rilevante che qualsiasi

altra attività economica tutti i problemi del territorio circostante; a questo si aggiunge che una dissennata politica urbanistica ha aggredito le zone costiere impedendo ogni possibile estensione dell'area portuale. Si sa, d'altra parte, che il problema principale per i porti è quello dell'ampiezza, della creazione di nuove aree per permettere la massima celerità delle operazioni di sbarco, imbarco e smistamento delle merci imposta dalle nuove tecniche dei trasporti marittimi.

I mari Tirreno e Adriatico grandi canali di navigazione

Noi siamo convinti che l'organismo nazionale della programmazione che proponiamo nella legge, debba essere uno strumento ministeriale. Il Comitato nazionale dei porti è infatti presieduto dal ministro della marina mercantile, ma nella sua composizione sono equamente rappresentati governo, Regioni e forze sociali (lavoratori e imprenditori). Il Comitato della programmazione deve essere un organo politico perché deve fare delle scelte politiche e si

avvale, naturalmente, delle competenze tecniche degli specialisti del ramo. Non c'è alcun dubbio che per dare funzionalità al sistema portuale italiano un'attenzione particolare deve essere posta ai problemi del Mezzogiorno e delle Isole nel senso che anche la risorsa del trasporto venga assunta come elemento per promuovere politiche di sviluppo economico e territoriale per superare le attuali condizioni di arretratezza e di degrado. L'intervento per il Mezzo-

giorno deve comprendere, cioè, anche il settore dell'economia marittima portuale. Nel Sud abbiamo visto il verificarsi di due processi contraddittori: da una parte la specializzazione di alcuni grandi porti industriali interessanti essenzialmente i prodotti petroliferi e siderurgici, dall'altra parte la lenta e progressiva decadenza di porti commerciali di lunga tradizione. Né si può affermare che questa situazione contraddittoria sia stata compensata dal traffico ob-

Tra il caos degli autobus nelle città e il degrado delle Calabro-lucane Le inadempienze gravissime della giunta regionale calabrese Il nodo del traffico sullo stretto di Messina

CATANZARO — Sappiamo, e in questi ultimi tempi si è sviluppata questa consapevolezza, che il settore dei trasporti è componente non secondaria per il riequilibrio del territorio, per la stessa economia nazionale, proprio in quanto fonte di attività produttiva. Ma è pur vero che nel nostro Paese è mancata — fino ad oggi — una visione unitaria dei vari modi di trasporto. E' proprio tenendo ben presente questa realtà che si pone anche il problema di che cosa sono stati e cosa dovranno essere i trasporti in Calabria. Non si tratta soltanto di orientamenti da affermare. Il problema trasporti è legato agli altri drammatici aspetti dell'economia e soffre degli stessi squilibri che hanno caratterizzato lo sviluppo regionale. Le cause vanno attribuite — anche per questo settore — alle linee di tendenza seguite in trenta anni dai governi nazionali diretti dalla DC e in questi ultimi tempi dal governo della Regione, incapace di indicare un modello programmatico di sviluppo complessivo nel quale inserire un progetto se-

rio dei trasporti adeguato e corrispondente agli interessi della collettività calabrese. Le scelte operate e gli indirizzi portati avanti dai responsabili della giunta regionale, con in testa gli uomini della DC, sono stati coerenti alla logica di mantenere la regione quale area di consumo e subalterna alle grandi aree produttive del nord. Il potenziamento di alcune infrastrutture è stato finalizzato a questa tendenza così come la costruzione e la proliferazione di porti e aeroporti, a danno delle ferrovie e del pubblico trasporto, dei collegamenti con le zone interne e interregionali. Sono stati sollecitati interventi verso comparti non sempre necessari, spesso dispersivi: si è andata sviluppando la pratica clientelare della concessione di nuovi servizi di auto-linee spesso in funzione concorrenziale con gli altri modi di trasporto, contribuendo ad aumentare il caos nel settore. Non c'è stata in Calabria una visione di piano per un sistema coordinato ferrovie-strada-porti-aeroporti, tale da agevolare il trasporto merci, il cabotaggio, l'assetto dei trasporti urbani ed extraurbani e favorire l'inserimento della nostra regione nell'area economica nazionale e con i paesi emergenti. Sono mancate inoltre anche la competenza e la consapevolezza del grande valore che assumono i trasporti nella crescita economica e sociale della regione. Altrimenti, non si comprendeva la superficialità, nella grande officina riparatrice locomotori elettrici di Saline e della officina intercompartmentale per materiale elettrico di Catanzaro Lido. Si tratta di opere di grande rilievo che determinano una radicale trasformazione delle FS in Calabria quale asse portante di un nuovo sistema dei trasporti. Sono realizzazioni interessanti e importanti sul piano produttivo e per lo sviluppo, ma sempre finalizzati alle esigenze aziendali. L'intervento dei governanti della Regione doveva perciò servire a imporre alcune correzioni nella destinazione degli stanziamenti e il loro aumento per nuove infrastrutture necessarie, evitando anche possibili spese inutili.

Ancora, di fronte al degrado delle ferrovie Calabro-Lucane, alla politica di smantellamento, al tentativo di chiusura di alcuni tratti di questa rete ferroviaria così importante per i collegamenti interni che ha svolto e può continuare a svolgere un suo ruolo non secondario, la giunta regionale ha mantenuto un comportamento passivo, incomprensibile, non chiaro per quanto riguarda l'ammmodernamento e il potenziamento delle strutture, degli impianti e dei mezzi, non ha fatto nulla per sciogliere il nodo della gestione commissariale. Non si è fatto poi molto per eliminare il caos dei servizi municipalizzati, mettendo ordine nelle autonomie private dando una risposta alla spinta dei lavoratori che chiedono la costituzione dei consorzi o la regionalizzazione di questi servizi. Siamo di fronte a inadempienze gravi per una realtà come quella calabrese che l'opinione pubblica deve conoscere e valutare. In questa realtà non sono ammissibili metodi e logiche del passato: alla Calabria serve un piano regionale dei trasporti corrispondente ai bisogni del territorio e delle popolazioni, un piano per un sistema armonico, integrato del settore con una funzione promozionale allo sviluppo equilibrato del settore. Sollecitata dal sindacato, si è tenuta in Calabria la prima conferenza regionale dei trasporti. Si è trattato di un fatto di notevole importanza politica, dal quale è emersa la necessità di affrontare questo piano regionale. Ma è rimasto un momento di espressione di buona volontà: del piano infatti non si è più parlato. Occorre riprendere questo impegno, dargli continuità, farlo diventare patrimonio di tutte le forze politiche e sociali. Occorre dare seguito alla battaglia per nuovi e qualificati investimenti in direzione di tutti i comparti per realizzare un serio potenziamento e ammodernamento delle strutture, delle linee e delle trasversali, dei servizi. E' tempo di imporre una corretta politica dei porti e degli aeroporti nella regione; sciogliere il nodo del traffico sullo Stretto di Messina aumentando con nuove navi la capacità di traghettamento, eliminando le difficoltà che questa strozzatura rappresenta da e per il continente e con l'area del Mediterraneo, ponendo fine all'ipoteca mafiosa delle imprese private così come agli sconcertanti e immensi profitti dei vari Matacena che dello Stretto hanno fatto un intoccabile feudo. Su questi argomenti va fatto il confronto in questi giorni. Il nostro partito, PCI, portatore di cambiamento, deve continuare a farne uno dei punti centrali della battaglia politica di questa campagna elettorale per avere consensi più forti alla lotta per conquistare la riforma di tutto il settore dei trasporti, elemento fondamentale nel processo di rinnovamento e di trasformazione del paese.

Virgilio Condacuri

Rolando Tamburini