

I piani nel cassetto

Non siamo ancora arrivati al drammatico «punto di non ritorno» che renderebbe irreversibile la crisi che da tanti anni ormai, attanaglia il sistema dei trasporti. È certo però che ci stiamo pericolosamente e velocemente avvicinando a questo limite. Non vale, riteniamo, rivangare il passato, rifare l'elenco, del resto interminabile, delle promesse fatte e non mantenute, delle occasioni perdute, delle scelte che hanno provocato l'aggravamento della situazione.

Quel che occorre è una forte mobilitazione, una grande tensione dei lavoratori del settore, degli operai, degli utenti dei servizi di trasporto, quindi della cittadinanza, per imporre che si vada avanti. La voce trasporti (non un servizio, ma un anello determinante del processo produttivo e industriale) deve avere una posizione prioritaria negli impegni programmatici del futuro governo.

E non c'è bisogno che i governanti si stambrino il cervello per mettere a punto programmi, piani, iniziative. Tutto quanto c'era da elaborare e definire è stato già definito e elaborato. C'è solo da tradurre gli studi le proposte i programmi in atti concreti di governo, in misure legislative. In molti casi, addirittura, ci sono già anche le leggi e ci sono le coperture finanziarie. Sono il frutto di dure e lunghe battaglie nel Paese e nel Parlamento. Vanno concretizzate, realizzate. Pensiamo al piano integrativo delle FS. Oltre dodicimila miliardi di disponibili mentre il passato di trasporto su rotaia è sull'orlo del collasso. Pensiamo anche al Fondo nazionale dei trasporti. Una occasione da non perdere per cominciare a riorganizzare subito i servizi di trasporto urbano e di linea, per avviare quel processo di integrazione fra i vari sistemi che dovrebbe essere alla base del piano nazionale dei trasporti (le sue linee generali sono state tracciate quasi quattro anni fa da una apposita conferenza nazionale) che attende ancora di essere varato. Pensiamo alle misure (le ultime sono state concordate nei giorni scorsi con il governo) per l'autotrasporto merci: dalle tariffe obbligatorie al credito agevolato che si continua a boicottare o a non voler applicare. Pensiamo ancora a tutto il settore del trasporto aereo, alla vicenda (drammaticamente alla ribalta in questi giorni) dei controllori di volo e della costituzione della nuova azienda di assistenza di volo.

Ecco, non c'è bisogno di inventare niente, ma di dare attuazione alle decisioni già prese. Insomma c'è bisogno di cominciare a lavorare, ad operare, e se in qualche caso si è iniziato ad accelerare i tempi. Ma come è possibile se non si affronta e si comincia ad avviare a soluzione un altro grosso problema, quello della direzione politica e amministrativa dell'intero settore dei trasporti. La questione è sul tappeto da anni. La Conferenza nazionale sottolineò l'urgenza della soluzione. Ma ancora si continua a non farne niente. Parliamo dell'accorpamento sotto un unico ministero di tutte le competenze e responsabilità relative ai trasporti che oggi sono diluite in otto o nove ministeri.

Battaglia dura da vincere, come si è visto anche con il governo dimessosi da poco più di una settimana. C'è un atto del Parlamento che impone la riforma della pubblica amministrazione. Fra gli obiettivi anche quello di un ministero unico per i trasporti. Invece, vecchio vizio, si è assistito alla presentazione di riforme «su misura» per ogni ministero che escludono tassativamente, ogni possibile accorpamento.

Illo Gioffredi



... Eppur si muove!

Anni di discussioni e progetti per cambiare il sistema dei trasporti hanno prodotto alcuni risultati - Tuttavia la risposta ai bisogni è ancora scarsa - E per verificarne la validità occorre, fra l'altro, passare alle realizzazioni

DI LUCIO LIBERTINI

È diventato ormai quasi un luogo comune la critica all'attuale sistema italiano dei trasporti, così denso di contraddizioni e di sprechi, con una produttività media troppo bassa e con costi troppo alti: un sistema che è cresciuto anarchicamente all'insegna di un esasperato predominio della motorizzazione privata. Vi è finalmente anche una varia convergenza di forze politiche e sociali diverse intorno all'idea che sia necessario passare a un sistema nuovo, caratterizzato dalla integrazione razionale dei vari modi di trasporto, dal rilancio del trasporto collettivo, da un nuovo ruolo della rotaia e del mare. Di più, negli ultimi anni si sono accumulate elaborazioni importanti che vanno in questa direzione, dai contributi che i comunisti hanno dato, agli studi parlamentari, al libro bianco e alla Conferenza nazionale dei trasporti. Ormai molte cose sono chiare, i termini dei problemi sono noti.

Ma tra le parole e i fatti c'è di mezzo il mare. Per le ferrovie un passo avanti è stato fatto con l'approvazione, sia pure con tre anni di ritardo, del piano integrativo (12.500 miliardi). C'è ora da gestirlo, da attuarlo nei tempi previsti — un compito difficilissimo — e da definire subito gli obiettivi strategici del piano pluriennale di sviluppo che ad esso deve se-

guire in forza di legge. Ma a questo mosaico va aggiunto un tassello importante: la ristrutturazione delle ferrovie in concessione (4000 chilometri) e il loro passaggio allo Stato o alle Regioni, secondo un piano già pronto in Parlamento ma che la DC di Andreotta ha sabotato. E, infine, sarà impossibile gestire questo vasto progetto se in Parlamento non giunge a compimento entro l'anno la legge di riforma dell'Azienda ferroviaria, e se essa non viene poi attuata con equilibrio e rapidità. Le grandi aree metropolitane risentono in modo particolare grave della mancata integrazione dei vari modi di trasporto, e di una impostazione generale vecchia e arretrata, che limita gravemente anche una riorganizzazione seria del tessuto urbano. Ci vogliono programmi e sistemi integrati, che

utilizzino insieme metropolitane pesanti e leggeri, la ferrovia ordinaria, i treni, gli autobus, i taxi e le auto private. La legge del Fondo Trasporti che siamo riusciti a conquistare apre la via in questa direzione, e un contributo importante viene dal piano ferroviario. Ma occorre gestire seriamente queste leggi nel quadro di un piano serio, area per area e regione per regione; ed è necessario completare gli strumenti con la legge delle ferrovie concesse, con la nuova legge sul metrò che è in gestazione. Non si tratta qui di aggiungere qualcosa, poco o molto, ma di dar luogo a una nuova strategia che punti alla riduzione dei costi, alla fluidificazione del traffico, alla unificazione dei vari modi di trasporti in una loro logica. E ciò richiede una parallela politica del territorio (abitazioni, attività produttive, in-

frastrutture, servizi). La giunta velenosa delle grandi aree urbane può essere domata solo da questi interventi coordinati. Per quanto grande sia il nostro sforzo per lo sviluppo delle ferrovie e del trasporto delle merci via mare, la strada, che oggi assorbe l'83% delle merci rimarrà per il decennio in un modo di trasporto essenziale. Il problema vero è di ricordare l'autotrasporto al nuovo sistema dei trasporti e agli altri mezzi, di razionalizzarlo, di sopprimere tutto quel che vi è cresciuto intorno di parassitario e di speculativo, di realizzare finalmente una politica programmata del settore, che è mancata. Anche qui ci sono leggi da attuare (quella per il rinnovo dei mezzi ad esempio) e leggi da fare. Ma è necessaria soprattutto una gestione politica seria e coerente che orienti tutto il settore verso

l'associazionismo e la riforma. Nella conferenza del PCI di Genova, e poi in un inserto speciale dell'Unità noi abbiamo lanciato con forza l'idea di una politica globale della economia marittima, sinora del tutto assente, che eviti la nostra definitiva emarginazione dalle grandi correnti di traffico mondiali, ci faccia contare nella divisione dei loro lavori in Europa, e contribuisca al riequilibrio del sistema interno dei trasporti con il progetto del cabotaggio. Questa politica deve unificare flotta, cantieri, porti, gestione del territorio, trasporto ferroviario e su gomma, così da costruire grandi flussi di traffico integrati che offrano al mercato internazionale un sistema di convenienze. Ciò richiede interventi legislativi e scelte gestionali di grande momento e novità, ma

muta rotta, la crescita del sistema del trasporto aereo coinciderà con un aggravamento della sua crisi. Da ultimo si deve dire che aggredire questi nodi con i provvedimenti di legge e con la gestione è il compito decisivo che non può essere rinviato; ma questa iniziativa va accompagnata da due decisioni fondamentali. Da un lato si tratta finalmente di varare il piano dei trasporti, i cui materiali sono pronti da un pezzo, ma che attende le necessarie scelte politiche per l'uso delle risorse e della spesa pubblica. È un lavoro che tecnicamente, al punto in cui siamo, si può fare in tre mesi, ma ci vorranno anni se il potere politico è prigioniero di interessi particolari e delle corporazioni. Nello stesso tempo — e questo è il processo più lungo, ma che va iniziato subito — occorre cambiare il manico: unificare tutte le competenze del settore in un unico ministero (che comprenda Marina mercantile e Anas); riportare il ministero alle sue funzioni proprie di indirizzo, programmazione, controllo, liberandolo da ogni compito gestionale; decentrare i poteri di programmazione e di controllo alle Regioni. Una strategia organica e integrata richiede una direzione unificata e una forte decentramento gestionale che responsabilizzi le gestioni e le verifichi sul campo.

TRASPORTE SU ROTAIA
Rotabili ferroviari, metropolitani, tramviari.
Carrelli motori e portanti.
Equipaggiamenti di freni a disco.
Equipaggiamenti di freni a pattini elettromagnetici.
Riduttori.
Sole montate complete.
Equipaggiamenti elettrici di trazione.
Motori elettrici di trazione (per equipaggiamenti di comando a contattori, chopper, inverter).
Pantografi asimmetrici.
Accoppiatori completi di porte automatiche.
Accessori per componenti.

TRASPORTE SU STRADA
Autobus (urbani, suburbani, interurbani).
Filobus.
Filotelai.
Equipaggiamenti di freni a disco.
Equipaggiamenti di porte automatiche.
Motori elettrici di trazione.
Accessori per componenti.

SOCIMI
SOCIETÀ COSTRUZIONI INDUSTRIALI S.p.A.
SEDE, DIREZIONI ED UFFICI
20122 MILANO - Via San Callisto 3
Telefono (02) 54.63.251,5 - Telex 310131
STABILIMENTO DI Binasco
20082 - Via E. Fermi 25
Telefono (02) 90.55.805,8
STABILIMENTO DI SASSARI
07100 - Viale Porto Torres - Reg. Zentù Giffi
Telefono (079) 23.30.36

SOCIMI

PER I TRASPORTI SU ROTAIA E SU STRADA

VOLKSWAGEN TRANSPORTER DIESEL

Dell'esperienza fatta con 5 milioni di Volkswagen Transporter in tutto il mondo è nato il nuovo Volkswagen Transporter con motore Diesel.

Questo motore Diesel ha 4 cilindri, 1800 cmc ed è lo stesso che ha tanto successo sulla Golf, sulla Passat e sulla Audi 80. Velocità massima fino a 112 kmh, accelerazione da 0 a 100 kmh in 22".

a 90 kmh consuma 8,8 litri di gasolio ogni 100 km. Anche per il Transporter Diesel i modelli base: Camioncino, Furgone e Doppia cabina. Portate fino a 940 kg, Giardinetta a 9 posti. Numerose versioni per esigenze speciali.

500 punti di Vendita e Assistenza in Italia. Vedere negli elenchi i indirizzi alla seconda di copertina e nella pagina Gialla alla voce Automobili.

VOLKSWAGEN **c'è da fidarsi.**

SOCIMI
SOCIETÀ COSTRUZIONI INDUSTRIALI S.p.A.
SEDE, DIREZIONI ED UFFICI
20122 MILANO - Via San Callisto 3
Telefono (02) 54.63.251,5 - Telex 310131
STABILIMENTO DI Binasco
20082 - Via E. Fermi 25
Telefono (02) 90.55.805,8
STABILIMENTO DI SASSARI
07100 - Viale Porto Torres - Reg. Zentù Giffi
Telefono (079) 23.30.36