

# Improcrastinabile la riforma del settore per rilanciare la nostra economia - Assi portanti ferrovia e flotta - I centri intermodali

## Le condizioni per uscire dalla crisi

Una martellante campagna propagandistica, ispirata agli ambienti più conservatori del padronato e del governo, condotta attraverso gli anni con ogni mezzo, ha travolto molte difese pescolologiche e ha finito con il convincere molti che la riduzione del costo orario del lavoro era la condizione decisiva per trarre l'Italia fuori dalla crisi. Ed è impressionante che quasi tutti i professori universitari abbiano avuto la dignità della loro cattedra sull'altare di queste esigenze, e che tanti dirigenti sindacali, per seguire questa moda, abbiano dimenticato il loro ruolo e la loro esperienza.

C'è voluta la grande lotta contro il decreto economico, e la potente reazione di massa per ristabilire una minima chiarezza sul fondo dei problemi. Oggi si cominciano a riconoscere alcune novità: il costo orario del lavoro italiano è mediamente inferiore a quello dei Paesi concorrenti; il vero problema non è il costo orario ma il costo per unità di prodotto, e quest'ultimo dipende dalla produttività, la produttività, soprattutto a livello di sistema, è il vero problema italiano; la scala mobile in realtà è una sorta di salario minimo garantito; l'inflazione, anche perché troppo spesso il salario effettivo è superiore al salario contrattato.

Questo momento della verità, sul quale occorre tornare a cadere troppo presto le nebbie della mistificazione, deve essere utilizzato per riportare l'attenzione sui veri problemi della economia italiana.

Uno di questi problemi, e dei maggiori, è quello dei trasporti. Ecco un sistema gigantesco; assorbe il 32% del reddito nazionale e l'8% della spesa pubblica; occupa direttamente un milione di lavoratori, e indirettamente quasi tre milioni. Ecco un sistema decisivo non solo per la qualità della vita (soprattutto nelle grandi aree urbane), ma anche per la produzione, perché il 22% sul costo dei prodotti finiti, esattamente quanto il costo del lavoro. Ed ecco un sistema che brilla per una produttività bassissima, per le sue immense aree di spreco e di parassitismo, per la sua capacità di divorare enormi risorse pubbliche e private senza produrre servizi corrispondenti.

La riforma dei trasporti è dunque una delle condizioni chiave per uscire dalla crisi e rilanciare la nostra economia, anche se i presidenti del consiglio, tanti ministri, e i loro tirapiedi scientifici sembrano non essersene mai accorti. Questo riforma strumento valido per il trasporto di grandi quantità di merci sulla lunga e media distanza, per l'organizzazione del traffico nelle grandi aree metropolitane, per il trasporto di viaggiatori sulle medie distanze e velocità adeguate. Si tratta di realizzare un progetto di cabotaggio che trasformi l'Adriatico e il Tirreno in due grandi canali navigabili, altri al trasporto delle merci a basso costo dal Sud al Nord e viceversa. Si tratta di attrezzare tutto il sistema di economia marittima per ricollocare l'Italia in una posizione adeguata nella ripartizione dei traffici marittimi mondiali che oggi ci sfuggono. È necessario compiere un enorme sforzo di investimenti e di modifiche gestionali per recuperare il ritardo che la nostra competitività internazionale subisce sotto molti aspetti.

Ma lo sviluppo del trasporto su rotaia e per mare è solo un pezzo della riforma e di per sé produrrebbe risultati meno importanti di quello che non si crede: di più, la guerra ideologica tra rotaia e strada è una sciochez-

za infantile, è una ritorsione polemica, non una politica. Il contasto in cui va collocato il riequilibrio dinamico tra i vari modi di trasporto è costituito dalla integrazione e dalla intermodalità. In sostanza si tratta di costruire un sistema nel quale ciascun mezzo, compresa l'automobile, sia usato al meglio per quello che può dare. In un rapporto appunto non conflittuale ma di integrazione con tutti gli altri mezzi, che disponga di vaste possibilità di scambio intermodale; che sia dotato di potenti infrastrutture orientate alla integrazione e alla intermodalità, che utilizzi al massimo il livello delle nuove tecnologie; che sia fatto funzionare da personale molto qualificato, ben pagato, impegnato sul fronte della professionalità e della responsabilità. Un tale sistema potrebbe incrementare la sua produttività almeno del 30%, contribuendo a mutare i rapporti economici di base.

Ciò che si oppone alla grande svolta necessaria sono il ritardo culturale dei dirigenti politici; la colla tenace delle grandi corporazioni di interessi e delle stratificazioni burocratiche; l'incapacità di programmare; un assetto istituzionale che fa a pugni con le nuove concezioni; la concentrazione degli sforzi dei gruppi dirigenti nello scopo prevalente di infliggere colpi al movimento dei lavoratori.

Non indichiamo dunque una strada di facilità. Vogliamo fronteggiare i problemi reali con una politica severa. Ma siamo certi che solo se si è all'altezza della sfida oggettiva di un'epoca dominata dalla rivoluzione tecnologica si possono fare avanzare i lavoratori e la società, e determinare il cambiamento storico necessario.

Lucio Libertini

# Trasporti oggi domani



## Difficoltà e incomprensioni nella Comunità Il ruolo e le iniziative del Parlamento europeo Intervista al compagno Angelo Carossino

# Oltre i valichi alpini c'è l'Europa

ROMA — «Quel che occorre è l'armonizzazione delle legislazioni e l'istituzione di una vera e propria libera circolazione: due aspetti di un solo problema e che dovrebbero marciare di pari passo se si vuol dare una risposta equilibrata e risolutiva all'armonizzazione e allo sviluppo dei trasporti in Europa. È la conclusione a cui giunge il compagno Angelo Carossino, vice presidente della commissione Trasporti del Parlamento Europeo, autore di importanti proposte portate dal Parlamento europeo che è partito e viene sostenuto lo sforzo per una reale costruzione di una politica comune dei trasporti, con un forte contributo di idee e di relazioni per conto della commissione stessa, di fronte alla rappresentazione che gli abbiamo fatto della situazione determinata nelle scorse settimane ai posti di frontiera».

«In effetti i trasporti ai valichi di frontiera tra Francia e Italia ed Austria e Italia ha esordito Carossino — hanno colpito l'opinione pubblica europea per diverse ragioni. «In effetti i trasporti ai valichi di frontiera tra Francia e Italia ed Austria e Italia ha esordito Carossino — hanno colpito l'opinione pubblica europea per diverse ragioni. «In effetti i trasporti ai valichi di frontiera tra Francia e Italia ed Austria e Italia ha esordito Carossino — hanno colpito l'opinione pubblica europea per diverse ragioni.

«Non è certamente con un atteggiamento di chiusura, con caratteristiche e contenuti proiettati nel medio e nel lungo periodo gli interessi nazionali, come è già dimostrato dai porti del Nord che manipolano, si calcola, circa 3 milioni di tonnellate di traffico merci provenienti o destinato all'Italia, sottraendo ai porti del Tirreno e dell'Adriatico e dalla crescente penetrazione dell'autotrasporto europeo che si è già accaparrato oltre il 60% dell'incremento del traffico delle merci nel trasporto internazionale.

## «Dirigere gli investimenti nel senso giusto» - Il trasporto merci Colloquio col prof. Stagni

# E la ferrovia avrà la rivincita sulle autostrade

MILANO — La ferrovia potrà battere l'autostrada uno a zero? L'interrogativo va un po' controcorrente, forza l'immaginazione e, sicuramente, le statistiche. Però non è così campato per aria. Per la famiglia che parte da Milano e se ne fugge al mare, il treno è sicuramente più utile: costa meno, l'orario — di solito — è rispettato, la coda al casello evitata. Lo stesso per il viaggiatore d'affari.

Milano-Roma in cinque ore e mezzo è un affare. Ancora oggi il lungo serpente di cemento che ha accorciato le distanze nella penisola non ha sconfitto la rotaia. Il numero di passeggeri trasportati dal treno e di quelli trasportati dagli autocarri è equivalente. Le cose vanno molto meno bene per quanto riguarda il trasporto delle merci. Qui l'Italia si colloca al quarto posto in Europa, dopo Francia, Germania e Inghilterra. In un anno viaggiano su rotaia 17 miliardi di tonnellate di materiale per chilometro. Sulla strada 75 miliardi, distribuiti così: 52 per autostrade, il resto sulle provinciali e statali. L'autostrada si aggiudica un volume di trasporto superiore 3 volte rispetto a quello delle ferrovie dello Stato. Non è questione di prezzo. Sia le ferrovie che le ditte dell'autotrasporto lavorano sotto costo. Le FS offrono ribassi rispetto al costo reale del servizio che sfiorano il quaranta per cento. Le compagnie private si tengono qualche cosa in più. Il fatto è che il trasporto per autostrada è più veloce, si esaurisce da un capo della penisola all'altro nel giro di un paio di giorni al massimo. Un carico per ferrovia impiega anche quindici giorni per arrivare a destinazione.

grandi esperti del sistema di comunicazioni italiano, ha una risposta. Secondo lui lo Stato deve concentrare l'attenzione sui servizi ad alta velocità. È l'unico modo per essere competitivi sia nel trasporto viaggiatori sia nel trasporto merci. Qualcosa si è fatto negli ultimi anni con la Roma-Chiassi che adesso sarà prolungata fino ad Arezzo. Ma non basta. La linea quadruplicata è il futuro delle nostre direttrici. Solo che a questo punto bisogna premere l'acceleratore, dirigere gli investimenti nel senso giusto. Per questo non mi convince il piano pluriennale delle ferrovie dello Stato. Che senso ha potenziare le linee (raddoppiandole) trasversali quando il maggior volume di traffico si svolge lungo l'asse della penisola? Raddoppieranno la Roma-Pescara, la Taranto-Reggio Calabria. Invece le quattro direttrici, la Padana, la Tirrena, la dorsale e l'Adriatica resteranno sguarnite. Procedere a doppio binario spesso significa procedere con uno soltanto perché le linee sceltano e devono essere messe a posto. Ciò significa interruzioni, ritardi che si accumulano. I convogli viaggiatori hanno sempre la precedenza, e per i convogli merci è la fine.

Si parla di treni bloccati, di percorrenze speciali proprio per il trasporto di materiale.

«Sì, è la soluzione giusta. Il container deve partire da Chiasso e avere una destinazione fissa. Oggi succede che nei centri di smistamento si perdono giorni e giorni in attesa del semaforo verde dalla stazione successiva e del continuo trasferimento dei container da un convoglio all'altro».

L'unica scelta per resistere alla concorrenza del Tir, con notevole risparmio per gli operatori economici e anche per lo Stato che riuscirebbe a far fronte all'enorme deficit delle FS (ha raggiunto quota 7.627 miliardi), è quella di concentrare il ruolo di «grossista» del trasporto merci. Tre quarti del traffico italiano poggia sulle quattro direttrici fondamentali per cui il basso costo del trasferimento è decisivo ai fini della resa del servizio. «Però a questo ruolo — dice ancora il professor Stagni — devono essere adeguati gli investimenti, altrimenti salta qualsiasi ipotesi di ammodernamento».

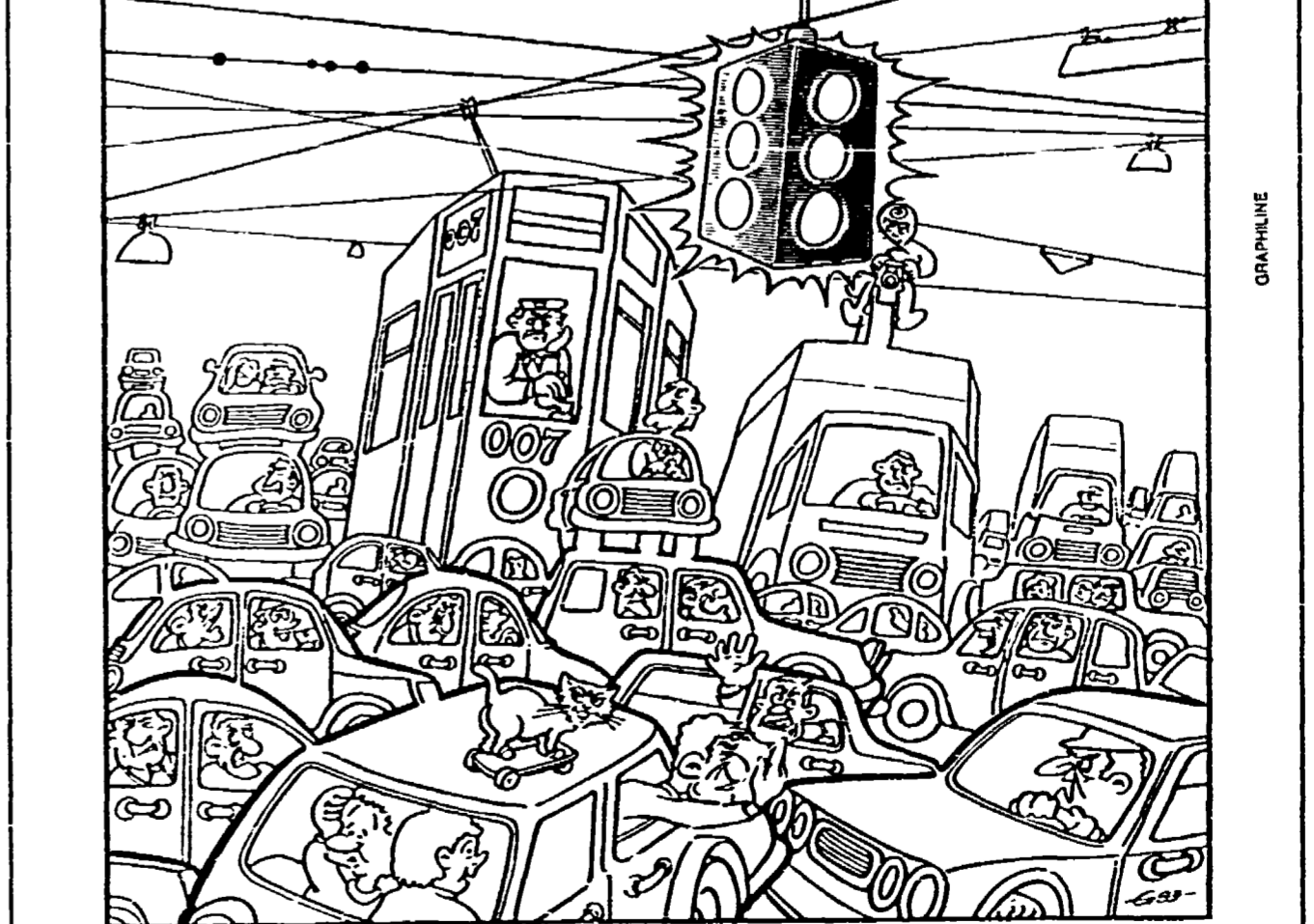
Si può essere ottimisti. L'obiettivo stabilito dal piano pluriennale FS che prevede un incremento di cinque miliardi di tonnellate trasportate su rotaia appare realistico. Ma va detto che il traffico pesante autostradale ha ormai raggiunto punte insostenibili, concentrato sulle stesse direttrici. Senza contare l'accreciuto costo energetico dal quale è meglio che ogni settore produttivo si metta il più possibile al riparo.

Anche in termini di bilancio, la scelta di concentrare gli investimenti laddove c'è una domanda effettiva di tonnellate trasportate su rotaia appare realistica. La spesa effettiva per le FS a carico del contribuente è stata nel 1982 preponderante, il 75 per cento. Il resto è stato a carico diretto dell'utente. È vero che il contribuente colma deficit ben più scandalosi in Italia ma l'entità del buco è preoccupante perché rappresenta quasi la metà della spesa netta di tutte le amministrazioni pubbliche (Stato ed enti locali) per il complesso dei trasporti che integra il sistema dei trasporti su rotaia (renometropolitano-treno) in parte sotto terra in parte alla luce del sole, puntando al decongestionamento della città.

Un'altra indicazione per invertire rotta? L'estensione della metropolitana leggera nelle grandi aree urbane, con tratti in sede propria. In primo piano l'esperienza milanese con il complesso ferroviario che integra il sistema dei trasporti su rotaia (renometropolitano-treno) in parte sotto terra in parte alla luce del sole, puntando al decongestionamento della città.

A. Pollio Salimbeni

## Sempre più spesso le arterie della città rischiano l'infarto...



Esiste un'ottima medicina: il semaforo intelligente per il controllo elettronico del traffico. Le arterie della città si fanno di giorno in giorno più congestionate e nelle ore di punta vanno veramente vicine all'infarto. Così come lo rischiano anche gli automobilisti! Ma oggi la situazione può migliorare. La CGA ha fatto diventare intelligenti i semafori: grazie al suo elaboratore elettronico, infatti, il semaforo controlla su quale strada vi è più traffico concedendole un periodo di via libera più lungo e può anche dialogare con altri semafori o livelli superiori di intelligenza. I vantaggi sono evidenti: eliminazione degli ingorghi, risparmio di tempo, riduzione dello spreco di carburante. Traffico più fluido e risparmio per tutti, dunque. Pensate che profitto se anche nella vostra città ci fossero i... semafori intelligenti CGA!

Esiste un'ottima medicina: il semaforo intelligente per il controllo elettronico del traffico. Le arterie della città si fanno di giorno in giorno più congestionate e nelle ore di punta vanno veramente vicine all'infarto. Così come lo rischiano anche gli automobilisti! Ma oggi la situazione può migliorare. La CGA ha fatto diventare intelligenti i semafori: grazie al suo elaboratore elettronico, infatti, il semaforo controlla su quale strada vi è più traffico concedendole un periodo di via libera più lungo e può anche dialogare con altri semafori o livelli superiori di intelligenza. I vantaggi sono evidenti: eliminazione degli ingorghi, risparmio di tempo, riduzione dello spreco di carburante. Traffico più fluido e risparmio per tutti, dunque. Pensate che profitto se anche nella vostra città ci fossero i... semafori intelligenti CGA!

Esiste un'ottima medicina: il semaforo intelligente per il controllo elettronico del traffico. Le arterie della città si fanno di giorno in giorno più congestionate e nelle ore di punta vanno veramente vicine all'infarto. Così come lo rischiano anche gli automobilisti! Ma oggi la situazione può migliorare. La CGA ha fatto diventare intelligenti i semafori: grazie al suo elaboratore elettronico, infatti, il semaforo controlla su quale strada vi è più traffico concedendole un periodo di via libera più lungo e può anche dialogare con altri semafori o livelli superiori di intelligenza. I vantaggi sono evidenti: eliminazione degli ingorghi, risparmio di tempo, riduzione dello spreco di carburante. Traffico più fluido e risparmio per tutti, dunque. Pensate che profitto se anche nella vostra città ci fossero i... semafori intelligenti CGA!