

Trasporti  
oggi  
domani

# 2

**Inaccettabile la politica dei tagli - Deve essere svecciata la nostra flotta - Per la navalmeccanica commesse e specializzazione - Il cabotaggio**

## Navi e cantieri sono in crisi, ma hanno un avvenire

ROMA — Le marine di tutto il mondo si rinnovano, cercano di mettersi al passo rapidamente con le nuove tecnologie, il computer, l'elettronica e con la sempre maggiore specializzazione che anche il settore richiede. Solo la nostra, quella pubblica, sembra dormire sonni abbastanza quieti nel senso che la nostra flotta invecchia a vista d'occhio, è ogni giorno di più soprassata, ma non si fa niente per svecciarla. E se ad uno svecciamiento si pensa lo si fa in termini di «tagli», di riduzione, quindi, del nostro patrimonio mercantile. Ciò mentre la cantieristica, le navi, anzi è chi addirittura vorrebbe vederne la fine. Il governo dice che ci deve essere maggior coordinamento fra Finmare e Cantieri (le finanziarie responsabili dei due settori), ma all'atto pratico anziché ad una politica di rilancio e sviluppo pensa ad un ridimensionamento del tonnellaggio complessivo, a chiusure e tagli nella cantieristica.

Conferenza del Pci sui trasporti — una «strategia complessiva» che impegni tutto il governo, perché flotta, porti e cantieri sono una «grande questione nazionale». Il piano generale dei trasporti (il disegno di legge istitutivo non è stato ancora varato dal Parlamento) deve riservare al settore un rilievo essenziale.

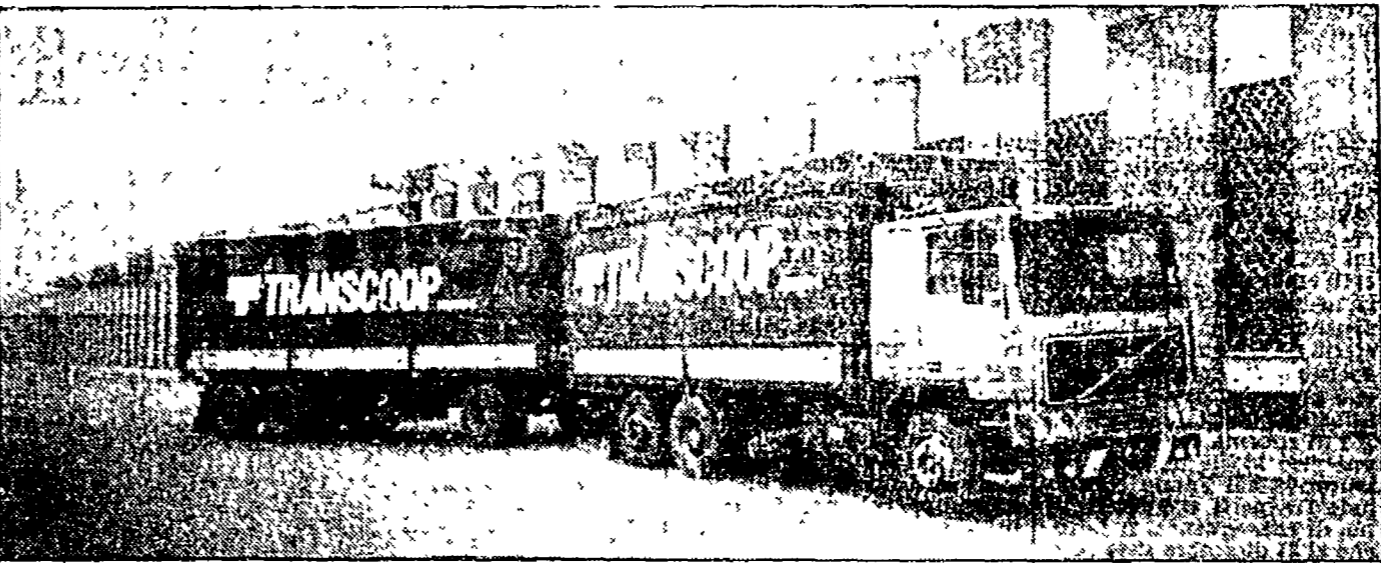
Adriatico. Senza una politica marinara e un rilancio della nostra flotta, compreso il piano per il cabotaggio, è difficile parlare di cantieri. È questo uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi: minaccia di chiusura e di riduzioni drastiche di mano d'opera, migliaia di lavoratori sono in cassa integrazione. C'è chi, soprattutto nel governo, giudica la navalmeccanica un comparto «maturo», da mettere in liquidazione per poi acquistare naviglio sul mercato mondiale. Non è questa l'opinione dei comunisti. Perché non ci chiediamo perché le principali potenze marittime difendono la loro cantieristica, la sovvenzionano e cercano di mantenerla presente sul mercato mondiale? La navalmeccanica è industria strategica di cui nessuno Stato saggio si priva. Deve vivere, ma la sua vita è legata al mantenimento della flotta, al suo rinnovamento, alla sua espansione. Naturalmente anche per i cantieri si tratta di specializzarsi, di intervenire nei campi produttivi in espansione, di conquistarsi quote di mercato internazionale, usando come biglietto di visita proprio il mercato nazionale, la nostra flotta.

REGGIO EMILIA — Al numero 18 di via Brigata Regio, alla periferia nord-ovest della città, in un fabbricato basso, color arancione, che sfuggirebbe all'occhio se non recasse una modesta insegna al neon, c'è la sede della Transcoop, una cooperativa di autotrasporto e facchinaggio. Natò da quattro anni dalla fusione di quattro gruppi di camionisti — la CAR, la CAPA, la cooperativa autotrasportatori di Bibbiano e quella di Rubiera. La Transcoop conta oggi 380 soci. Tra le cooperative di autotrasportatori è in Emilia Romagna la più grande e in Italia, quindi, una delle maggiori. Per l'84, la Transcoop conta di realizzare un fatturato di un milione e mezzo — di 25 miliardi e mezzo di lire.

«Nel 1980 — ci fa notare il giovane presidente della Transcoop, Atleio Pizzetti — avevamo 270 autocarri e altrettanti autotrasportatori. Ci proponemmo di realizzare per il primo anno un fatturato di 8 miliardi e 700 milioni di lire. Superammo l'obiettivo, acquisendo lavori per dieci miliardi di lire».

Una piccola sede, per una grande cooperativa: l'immagine ci è suggerita dagli uffici affollati, dagli squallidi telefoni che si susseguono e si sovrappongono. Una grande cooperativa: l'immagine ci è suggerita dagli uffici affollati, dagli squallidi telefoni che si susseguono e si sovrappongono. «Qui — mi dice Pizzetti — lavorano 28 impiegati per consentire a 380 camionisti, padroni di loro camion, di essere imprenditori di se stessi. Compito e scopo nostri sono di agevolarli. Ogni autotrasportatore della Transcoop si dedica al suo lavoro, che è un lavoro di massimo sacrificio, senza gli oneri amministrativi e burocratici che la legge prescrive a chi fa questo mestiere. È lo staff tecnico della Transcoop che si preoccupa di acquisire il lavoro per i soci e di distribuirlo tra loro a seconda delle caratteristiche del mezzo di cui sono padroni e della loro disponibilità. Noi curiamo la contabilità, le assicurazioni, le partite IVA, le denunce del 28 Impiegati "accudisce" almeno 14 soci. In altre aziende del tipo della nostra,

**L'esperienza della Transcoop di Reggio Emilia - Dalla fusione di quattro gruppi all'attuale specializzazione - Come si fronteggiano le difficoltà dell'autotrasporto - I flussi di traffico nord-sud I chilometri percorsi a vuoto - Integrazione e reciprocità nei servizi**



## Tanti camionisti insieme per fare meglio e di più

Il rapporto tra impiegati e soci è di gran lunga più basso. È per questo — sorride Pizzetti — che dico sempre che siamo il «contrario dei rachitici»: abbiamo un gran corpo e una piccola testa, non tanto per mancanza di capacità quanto per disponibilità di personale amministrativo, che dirige la Transcoop».

Sede un poco angusta, piccola testa che dirige, un tantino di modestia che non guasta: in verità, la Transcoop è una casa grande. Ce ne accorgiamo, mentre continuando il colloquio con Pizzetti, si affaccia alla porta a chi fa questo mestiere. È lo staff tecnico della Transcoop che si preoccupa di acquisire il lavoro per i soci e di distribuirlo tra loro a seconda delle caratteristiche del mezzo di cui sono padroni e della loro disponibilità. Noi curiamo la contabilità, le assicurazioni, le partite IVA, le denunce del 28 Impiegati "accudisce" almeno 14 soci. In altre aziende del tipo della nostra,

cadere il discorso sui camionisti. I problemi di un'azienda come la Transcoop sono dunque un po' quelli dei 380 autotrasportatori che associa, non è vero? «Sì, in gran parte, perché se ne fa carico. Il trasporto in cooperativa è una buona soluzione per il singolo autotrasportatore, padrone di un unico mezzo, e anche per le aziende che sempre più oggi affidano a terzi, decentrandolo, il trasporto dei prodotti. Le esigenze dei committenti sono molteplici e una coop come la nostra è in grado di assicurare le soluzioni giuste al momento giusto, con continuità di prestazioni e di servizi nel tempo. Torniamo ai camionisti: oggi, chi possiede un camion e fa l'autotrasportatore o si affida a un'azienda che gli procura il lavoro e glielo sceglie, oppure, da solo, non sempre ce la fa. Nel caso di una Coop, il nostro autotrasportatore può contare sulla trasparenza delle tariffe che gli spettano ed evitare quelle forme di intermediazione,

spesso parassitaria, che praticano le agenzie di trasporto». Le tariffe: un problema dibattuto, un'occasione di lotta per i camionisti, che nel febbraio scorso attuarono il «fermo». «Dal 1983 in vigore la tariffazione obbligatoria per gli autotrasportatori, che così vengono a percepire un tanto a chilometro/quintale o metro cubo, a seconda del tipo di mezzo di autotrasporto. È un po' «una camicia di forza», perché — sottolinea il presidente della Transcoop — ogni tipo di trasporto ha le sue caratteristiche, le sue specificità: la tariffazione obbligatoria, per esempio, mai si concilia con le esigenze del trasporto di ghiaia. In genere poi, le tariffe sono insufficienti perché eccessivi sono i costi dei trasporti. I nostri camionisti non hanno ancora conosciuto i benefici dell'aumento previsto del 12% delle tariffe per il 1984. Sono stati buggerati sulle polizze assicurative. Il beneficio ottenuto con la polizza

a premio intero è stato vanificato dall'abbattimento dei premi della polizza per franchigia. E di fatto, le assicurazioni sono aumentate del 24 per cento. Siamo stati penalizzati dalla riparametrizzazione dei pedaggi autostradali, salvo — consentitemi lo sfogo — vedere esclusi i camionisti dalle autostrade (perché non se ne programma l'uso) per far posto, giustamente, agli italiani in vacanza o peggio vedere i camionisti criminalizzati come «TIR-roristi» della strada. A parte tutto questo, la tariffazione ci induce a pensare in termini di produttività aziendale e di economia di scala nella programmazione della nostra attività. Un grosso problema dell'autotrasporto è la percorrenza dei chilometri a vuoto. Pensa che in Italia v'è un flusso di traffico pesante su gomma dal Nord al Sud tre volte maggiore di quello Sud-Nord. Anche noi vogliamo ridurre il nostro chilometraggio a vuoto e puntiamo a massimizzare la produttivi-

tà, ma vogliamo anche con questo evitare una guerra tra poveri. Mi spiego: i camionisti padroni del loro autocarro, quelli che fanno 12.000 chilometri al mese e rischiano al volante di andare anche loro in autocombustione come un motore che batte in testa, sono aumentati in gran numero. Ma i trafficanti sono diminuiti. C'è, nel nostro paese, un eccesso di offerta di trasporti che sopravanza la domanda di circa il 40%».

E ora, Pizzetti, dici pure che cosa sono capaci di fare i camionisti della Transcoop, quali programmi di espansione avete, in quali settori siete specializzati? «Cerchiamo di curare tutte le branche dell'autotrasporto: distribuiamo i prodotti alimentari per conto di grosse aziende private e cooperative, facciamo trasporti per l'industria, per l'edilizia, con autogru, ci sappiamo fare molto nel trasporto di merci voluminose. Svolgiamo una grande attività in Emilia e nel triangolo, per noi magico, che comprende Lombardia, Veneto e Toscana. Con gli alimentari arriviamo anche fino al Lazio, con il vino in Campania, con il latte in Sicilia. Continiamo di allestire al più presto una piccola flotta di camion frigoriferi per i trasporti internazionali. Più che ad un'espansione nostra sul territorio, puntiamo piuttosto a integrare la nostra attività con quella di altre Coop di autotrasporto, nei diversi settori dell'autotrasporto. Ti faccio un esempio: il flusso dei nostri trafficanti in Toscana è consistente. Se là (ed altrove) trovassimo degli autotrasportatori come noi disponibili a darci una mano, per reperirci carichi da trasportare a nord evitiamo i chilometri a vuoto, per assicurare l'assistenza di emergenza ai nostri autocarri, per attrezzare aree di parcheggio per soste tranquille, noi saremmo disposti a stipulare con loro convenzioni e accordi di scambio bilaterali. In questo senso pensiamo di espandere la nostra attività, per ora».

Giuseppe Guidetti



## L'efficienza degli aeroporti di Milano si chiama S.E.A.

Per chi viaggia in aereo, molto spesso, il problema relativo alla funzionalità ed al ruolo importante e delicato che ricoprono gli aeroporti viene sottovalutato se non ignorato. È raro che un passeggero si ponga questo problema e che, soprattutto, si chieda il perché della situazione italiana di questo comparto certamente non all'avanguardia se confrontata con situazioni di altri Paesi. In effetti, una mancata corretta ed attenta politica in questo settore, il continuo rinvio di un Piano Nazionale degli Aeroporti non ha certamente contribuito all'adeguamento, vuol in termini di spazi che di strutture, di questo vitale segmento del trasporto aereo alle reali esigenze. Unica eccezione, pur in presenza di una serie di problemi e di vincoli che hanno portato ad un ritardo nella realizzazione dei programmi, è stato ed è il sistema aeroportuale milanese nato per felice intuizione degli amministratori del capoluogo lombardo nel 1960. La gestione degli scali di Linate e Malpensa venne affidata alla S.E.A., Società per azioni, che vede azionista di maggioranza, con una quota dell'84,5%, il Comune di Milano.

La gestione degli scali di Linate e Malpensa venne affidata alla S.E.A., Società per azioni, che vede azionista di maggioranza, con una quota dell'84,5%, il Comune di Milano. Va anche sottolineato che la Società di gestione ebbe il merito di introdurre, e non fu cosa facile, il concetto della centralizzazione dei servizi (ciò che significa offrire a tutti i Vettori operanti l'assistenza ai passeggeri, ai bagagli, alle merci ed agli aeromobili in arrivo ed in partenza). Creare e mantenere efficiente un aeroporto è impresa finanziariamente costosa ed economicamente poco redditizia, almeno in Italia, ingenti le somme per investimenti, scarsa la liquidità, obbligatorio diventa quindi il ricorso al credito che comporta interessi da capogiro. Nonostante ciò la S.E.A. nel corso degli anni si è sempre adoperata nell'ade-

guamento e nel potenziamento delle proprie strutture. Nel 1975, dopo un lungo iter burocratico avviato agli inizi degli anni '70, è stato possibile dare il via ai lavori di ampliamento e ristrutturazione degli aeroporti di Linate e Malpensa al fine di consentire una ricettività adeguata alle esigenze del traffico (nel 1983 — 7.362.550 passeggeri). L'aerostazione di Linate è in pratica ultimata e tutti i settori operativi sono funzionanti nelle loro collocazioni definitive. L'assetto funzionale distributivo generale dell'aerostazione passeggeri ha previsto non solo un vasto ampliamento dell'organismo, passato da una superficie totale di 17.530 metri quadrati a 35.000 metri quadrati ma anche una totale ristrutturazione che trova il settore arredi al piano terreno e quello delle partenze al primo piano. L'aerostazione è in grado di accogliere 7 milioni di passeggeri/anno fornendo prestazioni e servizi certamente all'altezza dei principali aeroporti europei. A Malpensa, aeroporto intercontinentale, è stato ritenuto opportuno e necessario costruire un nuovo fabbricato destinato agli arrivi, separato dalla vecchia aerostazione che, opportunamente ampliata (i lavori sono ancora in corso) è destinata esclusivamente alle partenze. La nuova aerostazione arredi, operante dal mese di giugno 1982, dispone di una superficie di 5.000 metri quadrati. Le due aerostazioni saranno in grado di accogliere 2,5/3 milioni di passeggeri/anno. Per i lavori di ampliamento e ammodernamento il piano degli investimenti totale della S.E.A., esauriti ed in corso, registra un impegno finanziario globale, a partire dal 1979 e fino al 1986 di

**1984 l'anno del treno?**

Le Ferrovie dello Stato, all'inizio degli anni '80 si sono trovate ad affrontare una sfida difficile e impegnativa: recuperare nel più breve tempo possibile un arretrato tecnico e strutturale considerevole, frutto dell'insufficienza dei progressi investimenti finanziari nel settore. Per anni una distorta filosofia del trasporto aveva infatti considerato le ferrovie superate, privilegiando altri vettori. Negli ultimi anni è avvenuta una significativa e importante inversione di tendenza. Con l'approvazione del Programma Integrativo (fissato inizialmente in 12.450 miliardi e portato, successivamente, a 18.850 miliardi), ormai in piena fase di realizzazione; con la progettazione del futuro Piano pluriennale (55.000 miliardi di previsti) destinato a determinare l'assetto della rete ferroviaria italiana negli anni Duemila; infine con il disegno di legge per il Piano Generale dei Trasporti, Programma Integrativo, Piano pluriennale, Piano Generale Trasporti: tre obiettivi con valore e scadenze diverse, che segnalano però una medesima volontà: creare le premesse per realizzare un salto di qualità nel prodotto offerto al Paese e nel servizio reso alla collettività.