

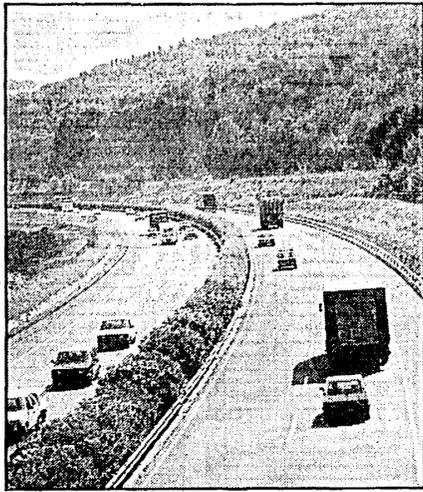
L'Autosole a Roma: già oggi è intasata. Con il previsto aumento dei trasporti diventerà impercorribile?

I trasporti tra un presente disastroso e un futuro incerto / 2

1995: traffico raddoppiato e tutto sulle autostrade

ROMA — Il computer farà diminuire la domanda di trasporto? Qualche anno fa, nel momento di massima euforia informatica, fu teorizzato anche questo: l'aumento dei circuiti informativi e delle comunicazioni immateriali influirà sugli spostamenti fisici della gente e delle merci, riducendoli. Ma la profezia si è rivelata non esatta. Almeno per ora e per diversi anni a venire il volume complessivo dei trasporti crescerà. Anzi, sarà stimolato proprio dal maggior numero di informazioni che i cittadini avranno a disposizione grazie alle nuove tecnologie.

Partono da questa premessa tutte le proiezioni sulle comunicazioni in versione 2000. Secondo calcoli effettuati dai tecnici che per mesi hanno lavorato al Piano generale dei trasporti l'aumento globale di viaggiatori e merci sarà addirittura ciclopico: si parla di un raddoppio partendo dal presupposto che l'economia nazionale cresca ad un ritmo di circa il 3 per cento all'anno. Ma questo incremento non toccherà in modo uguale quelli che con termine tecnico vengono definiti «modi» del trasporto, cioè non si riverserà in dosi simili sugli aerei, le ferrovie, la strada e il mare.



L'incremento delle comunicazioni «immateriali» farà crescere la domanda di spostamenti, ma senza cambiamenti le ferrovie rischiano di diventare piccole piccole

noi prende in considerazione un progetto del genere, almeno per ora. Il nostro è un atto di fede nel futuro: l'immagine del trasporto è al momento così negativa che non consente nessuna idea di programmazione», dice Ercole Incalza, indicato al Ministero dei Trasporti come uno dei padri del piano generale per il 2000. Per guardarsi al futuro, insomma, bisogna credere fermamente che nel giro di poco tempo qualcosa cambierà.

Per le ferrovie il massimo di cambiamento che al ministero si augurano è che non perdano anche nei prossimi anni ulteriori fette di mercato. Le statistiche dicono che in percentuale sta calando il numero dei viaggiatori e la quantità delle cose trasportate. Ma solo in percentuale; in valori assoluti la domanda cresce anche se il treno, poi, è incapace di soddisfarla. L'obiettivo immediato è quindi quello di non andare

fuori tempo massimo, di non farsi staccare da chi corre di più e presenta un'immagine vincente.

L'alternativa è la scomparsa della strada ferrata. E sarebbe un grosso danno per tutti, perché la sua sopravvivenza è appiccata dai tecnici non in omaggio a criteri di estetica e di archeologia industriale, ma in rapporto ad un piano che vuole fare i conti con le esigenze dell'ambiente, della sicurezza della circolazione e dello sviluppo del sistema economico nazionale. Perché qualsiasi proiezione sul futuro dei trasporti nel nostro paese parte dall'idea di una convivenza programmata dei «modi» di trasporto. Ma solo in percentuale; in valori assoluti la domanda cresce anche se il treno, poi, è incapace di soddisfarla. L'obiettivo immediato è quindi quello di non andare

massimo ciò che prevede il Piano generale dei trasporti (ma che fine farà questo progetto dopo la crisi di governo?) dovranno essere rispettate due condizioni: una più marcata specializzazione e settorializzazione dell'offerta di trasporto e un'integrazione vera tra i vari sistemi.

Specializzazione. Secondo Fabio Ciuffini, esperto dei trasporti della direzione Pci e collaboratore al Piano generale, che deve essere fatta una specie di piccola rivoluzione copernicana. «Bisogna finalmente ragionare di comunicazioni mettendosi dalla parte del cittadino, capire le sue esigenze e partire da qui. Non è stata mai fatta una politica della domanda». Capire cosa vuole la gente, in fondo, è meno complicato di quello che potrebbe sembrare.

Velocità, comodità, costi accettabili: finora la gente ha da-

to la preferenza a chi riusciva ad offrire di più combinando questi tre fattori. Se è vero questo, allora ogni sistema di trasporto offre vantaggi e svantaggi. Una grande discriminante sono le distanze. Le esperienze di altri paesi europei dicono che, di fatto, si è determinata una spartizione del mercato sulla base, appunto, delle distanze da coprire. La rotaia si prende una bella fetta di trasporto cittadino e intercity (cioè le comunicazioni tra città vicine) e sotto i 300-400 chilometri. Questa divisione può valere anche in Italia considerando, però, che la conformazione del territorio qui da noi offre, di fatto, spazi più larghi all'auto e ai bus anche in questi ambienti.

Sopra i 400 chilometri già ora è meglio l'aereo e lo sarà di più in futuro. A meno che non si voglia viaggiare di notte. I notturni ferroviari continuano ad essere richiestissimi, è l'unica voce in attivo delle ferrovie. Ad esempio i due treni che la sera partono da Milano per Roma a distanza di poche decine di minuti l'uno dall'altro fanno sempre il tutto esaurito e molti viaggiatori rimangono a piedi.

Anche per le merci vale una suddivisione in base ai chilometri da coprire. Sotto i 300 — dicono i tecnici — continuerà ad essere più conveniente la strada. Sopra potrebbero diventare concorrenziali le ferrovie se introducessero i pinnali per trasportare i container o i pinnali ribassati per caricare direttamente i camion (lo fanno già in Germania e in Austria). Ma qui da noi nell'86 le ferrovie acquisteranno altri 20 mila carri merci anche se tutti sanno che non saranno assolutamente a nulla. Se tutti i mezzi già oggi a disposizione delle Fs venissero messi sui binari sarebbero occupati 110 metri di ferrovia ogni chilometro. E ovvio che servirebbero più ferrovie (ma oggi, purtroppo, si parla di tagli), servirebbero soprattutto linee parallele a quelle esistenti in modo da dividere il traffico veloce da quello più lento e da quello merci. Solo così potrebbe essere introdotto (e rispettato) orari anche per il trasporto di cose: ora si sa (all'incirca) quando una merce parte, ma nessuno è in grado di dire quando e come arriverà a destinazione.

Le cifre di un «boom» del lavoro straordinario

L'incidenza nell'industria secondo l'Istat è in un mese pari al 3,5% delle ore lavorate

MILANO — Ma quante sono le ore di lavoro straordinario che vengono fatte nell'industria, nel pubblico impiego, nelle banche e nel commercio? Chi controlla l'applicazione dei contratti di lavoro che spesso indicano dei tetti massimi e prevedono un accordo preventivo fra impresa e organismi sindacali aziendali? La Confindustria, al tavolo della trattativa con Cgil, Cisl e Uil, ha chiesto apertamente un allentamento di questi vincoli e una flessibilità massima su questo terreno. Ma il punto di partenza — dove e quando si fanno gli straordinari — pare sia un mistero di questo nostro Paese dove i «lacci» tutti formalizzati dal padronato sono tanti, ma la pratica è un'altra cosa. Partiamo dalle fonti ufficiali. L'Istat, secondo le ultime rilevazioni che risalgono al marzo scorso, dice per gli operai dell'industria l'incidenza delle ore straordinarie sul totale delle ore lavorate in un mese sono il 3,5 per cento. Un dato sicuramente sottostimato, dicono negli ambienti sindacali, perché l'Istituto nazionale di statistica ha un occhio solo alle grandi industrie, perché soprattutto nelle piccole e medie imprese lo straordinario è norma e perché, naturalmente, non vengono rilevati i fenomeni sotterranei, lo straordinario in nero che pure è un fenomeno esteso. Eppure anche questo dato sottostimato porta a quantità notevoli di ore di lavoro e di relativi posti che anziché con nuovi organici vengono coperti prolungando l'orario. Da stime padronali gli straordinari nell'industria sostituiscono teoricamente più di 200 mila posti in organico.

L'anno scorso l'Assolombarda ha fatto una stima su un campione di 90 mila addetti nell'industria milanese e non sono uscite cifre significative. Mediamente un impiegato del «campione» effettua 31 ore di straordinario all'anno, un operaio 37 ore. «Prendendo per buono il campione», dice Franz Foti che alla Camera del Lavoro di Milano segue i problemi del mercato del lavoro — gli occupati nell'industria lombarda fanno una media annua di oltre 20 milioni di ore di lavoro. E sono sicuramente cifre al di sotto della realtà per la mancata denuncia di molte aziende. Se si calcola che le ore effettivamente lavorate per addetto, considerate le assenze per malattia, permessi ed altro, sono mediamente 1.600, ne viene fuori un «buco» di oltre 12 mila posti di lavoro teorici coperti attraverso le prestazioni fuori orario contrattuale. Parlo di posti di lavoro teorici, perché naturalmente lo straordinario non è lavoro continuativo, è appunto flessibilità, e non può essere tradotto semplicemente in orario di lavoro pieno.

Nel commercio, nelle banche e assicurazioni i dati sono «top secret» e nessuno si è mai preso la briga di metterli in fila. E nel pubblico impiego? Qui il segreto d'ufficio non c'è ma non ci sono neppure dei calcoli esatti. Spostando nei bilanci si può così fare solo qualche esempio e sembrano tutti significativi. Nell'83 la spesa erogata a consuntivo per il lavoro straordinario nei diversi ministeri su tutto il territorio nazionale ha raggiunto la bella cifra di 295 miliardi. Nelle unità sanitarie locali di Roma nell'84 si sono spesi 250 miliardi di lire per straordinari. Difficile stabilire la quantità in ore, ma si tratta sicuramente di un bel gruzzolo, così come al Comune di Roma dove sempre nell'84 la spesa per lavoro straordinario è stata di 40 miliardi di lire. Più precisi alcuni dati del Comune di Torino dove nell'84 nelle ore straordinarie prestate sono state oltre un milione, con una spesa di 7,5 miliardi di lire, ed una media per dipendente di 71 ore annue, nei primi otto mesi di quest'anno gli straordinari sempre al Comune di Torino sono un totale di 838 mila ore, 52 in media per dipendente. Si tratta di 600/650 posti teorici coperti con orario extra contrattuale, fatti salvi tutti i distinguo che abbiamo già anticipato.

Che considerazioni generali tirare da un panorama che sia pure frammentario è abbastanza eloquente? «Lo straordinario», dice Foti — finisce per concentrare la redistribuzione del reddito ancora su coloro che hanno un lavoro, escludendo cassintegrati e disoccupati. Altro che solidarietà! Certo, lo straordinario vuol dire flessibilità e soprattutto nel pubblico impiego è indice spesso di arretratezza nei servizi, di disorganizzazione. Ma credo che, prima ancora di prendere in considerazione la pretesa della Confindustria di allargare quest'area di lavoro extra orario contrattuale, bisognerebbe avere il coraggio di percorrere altre strade. Perché non incentivare, per esempio, le aziende attraverso la fiscalizzazione a tradurre lo straordinario in assunzioni? Perché non affrontare le punte produttive nelle aziende con forme di contratto part time?»

Bianca Mazzoni

All'Ansaldo alle urne per l'accordo

I lavoratori genovesi chiamati a pronunciarsi con un referendum su un'ipotesi di intesa giudicata buona dai sindacati, ma su cui esistono divergenze - Una ristrutturazione che produce 700 «esuberanti» - Non ci saranno licenziamenti

Nostro servizio
GENOVA — L'accordo sulla ristrutturazione dell'Ansaldo Componenti di Genova sarà sottoposto a referendum. Lo hanno annunciato ieri le segreterie regionali Fiom, Fim e Uilm, specificando che nello stabilimento di Campi si sono già svolte venti assemblee informative di reparto, mentre altre dodici sono programmate nell'area di Sampierdarena a partire da oggi. Il referendum, che interessa complessivamente 4.700 dipendenti Ansaldo, si svolgerà probabilmente da lunedì 4 novembre in pol. L'intesa non è stata ancora siglata: i sindacati hanno però consegnato all'azienda una lettera di apprezzamento, nella quale si afferma fra l'altro che «l'ipotesi verrà sottoscritta dopo l'approvazione dei lavoratori».

L'Ansaldo ci ha convinto con i fatti della sua volontà di mantenere il settore manifatturiero: gli investimenti per 80 miliardi programmati sino al 1988 e i lavori compiuti sull'area di Fegino parlano da soli. Purtroppo ci sarà una riduzione di occupati nel settore stesso, anche se nes-

suno resterà «a terra»; la situazione congiunturale, inoltre, è sempre molto pesante a causa dei cronici ritardi del piano energetico nazionale. Siamo di fronte a problemi difficili — ha dichiarato Paolo Tusini, segretario regionale della Uilim — ma d'altra parte una battaglia contro la ristrutturazione sarebbe stata irrimediabilmente perdente. In fabbrica c'è una discussione sofferta. A Sampierdarena ci sono posizioni divergenti dalle nostre. Come Fiom, Fim e Uilim siamo impegnati a spiegare i contenuti dell'accordo — attraverso un'azione capillare, augurandoci di trovare fra i lavoratori il massimo di comprensione. Per questo vogliamo esplicitare il risultato con un voto segreto: il referendum è uno strumento di democrazia che il sindacato deve avere il coraggio di gestire anche nei momenti di difficoltà e non solamente quando le situazioni sono «tranquille».

L'accordo Ansaldo Componenti prevede una autentica rivoluzione nel cuore storico della struttura industriale genovese: il trasferimento da Sampierdarena a Carpi-Fegino

(dove i nuovi capannoni sono già pronti) della piccola e media meccanica, dell'attrezzistica, dell'officina Palette e Diaframmi. Sarà realizzato un «polo tecnologico» con lavorazioni in linea, l'applicazione di sistemi flessibili di produzione governati da calcolatore, la robotizzazione di alcune mansioni, come la saldatura. A Sampierdarena resteranno le grandi macchine, l'area di montaggio, la carpenteria. Inoltre vi verranno gradualmente concentrati l'Ansaldo Sistemi Industriali, il Cesen, l'Ansaldo Trasporti, l'Ingegneria, le strutture informatiche, i «service» alle aziende.

La ristrutturazione si prefigge di far tornare competitivo il polo manifatturiero, che attualmente accusa costi superiori del 20% alla media internazionale, eliminando doppipli, sovrapposizioni e introducendo consistenti elementi di innovazione tecnologica: dall'automazione di fabbrica all'office automation, sino alla progettazione aiutata da calcolatore (Cad).

Qual è l'aspetto più controverso? A fine corso circa 700 lavoratori risulteranno in esubero «strutturale».

Ma, secondo l'accordo, non ci saranno licenziamenti: entro l'86 350 dipendenti saranno collocati in prepensionamento, anche ricorrendo a un sistema di incentivi. Per altri 240 scatterà un consistente programma di qualificazione professionale, con ricollocazione nel gruppo attraverso la mobilità, i contratti di solidarietà, le riduzioni di orario. Un centinaio, infine, passeranno all'Ansaldo S.p.A.

Dunque un accordo complesso e senza dubbio difficile da gestire. Per questo i sindacati evitano accuratamente ogni tono trionfalistico, pur senza tacere la positività del risultato complessivo. «Certo, una ristrutturazione è sempre dolorosa — sostiene Paolo Perugini, della segreteria regionale Fiom —. Siamo preoccupati per i posti di lavoro, anche perché la crisi Ansaldo non finisce con questo accordo. Ma si tratta pur sempre di un passo avanti, importante e concreto. Non dimentichiamo che nel marzo 1983 l'azienda voleva smantellare il manifatturiero, chiudersi a guscio nel mercato italiano e abbandonare quello internazionale».

Pierluigi Ghigini

Daniele Martini

OCCASIONI DEL LEONE



Un Leone ti guida sicuro nella scelta della tua auto d'occasione. A condizioni finanziarie veramente eccezionali, il meglio dell'usato tutte marche, selezionato dagli esperti Peugeot Talbot attraverso 54 rigorosi controlli. Un usato che ti offre: 12 mesi di garanzia senza limiti di chilometraggio.

E in caso di guasti: ● traino vettura ed eventuale pernottamento gratuiti ● rimborso spese rientro passeggeri ● rimborso spese recupero veicolo riparato ● auto in sostituzione gratuita durante il fermo-macchina.

Inoltre, speciali condizioni Peugeot Talbot Finanziaria, su misura per qualsiasi tua esigenza di pagamento. Segui con fiducia il Leone nella scelta del tuo usato garantito! Per ulteriori informazioni, rivolgiti ai concessionari Peugeot Talbot.

PEUGEOT TALBOT

OCCASIONI GARANTITE SULL'USATO TUTTE MARCHE

L. 3'000'000 SENZA INTERESSI (PER 9 MESI)

OPPURE

NESSUN ANTICIPO E RATEAZIONI FINO A 36 MESI

OPPURE

PRIMA RATA al 1-2-'86

FINO AL 30-11-'85