



Il 31 ottobre il Cipe ha approvato lo Schema di Piano generale dei trasporti (Pgt), immediatamente dopo lo Schema è stato trasmesso al Parlamento che, a norma di legge, dovrebbe quanto prima esprimere il suo potere. È giunto così alla penultima tappa il processo di formazione del primo Piano generale del settore mai prodotto nel nostro paese (gli altri Stati europei ne sono invece dotati da tempo). Una notizia che ha trovato scarso rilievo sui giornali, su cui invece spesso sotto la generica e fuorviante dizione «Piano dei trasporti», si vanno infittendo i più disparati annunci: dal ponte sullo Stretto di Messina a tutta una nuova serie di valichi alpini, da un nuovo piano autostradale al taglio dei «rami secchi», agli aumenti tariffari e così via. Insomma, sulla generale presa di coscienza dell'importanza del settore (168.000 miliardi all'anno di costo per le famiglie e le imprese per il 1983, 200.000 miliardi stimati per l'85; un costo cui bisogna aggiungere quelli mai quantificati per i danni all'ambiente, alla salute, alla vita degli italiani) e sul fatto che i problemi hanno superato in molte situazioni il livello di guardia, il governo sta costruendo due politiche del tutto divergenti: una, quella che potremmo chiamare del «Piano Reale», intesa di decisioni che vanno nel senso di ribadire cocciutamente gli indirizzi che hanno portato alle difficoltà attuali; l'altra, quella della programmazione, della progettazione di un nuovo sistema dei trasporti... del Pgt.

Il doppio gioco del governo fa il Piano e poi lo sabotata

Per la prima volta è stato preparato un progetto di sviluppo armonico dei trasporti, ma le scelte concrete dei ministeri vanno in direzione opposta



Eppure l'esperienza della formazione del Pgt non è stata certo negativa. Il solo fatto di averlo redatto in tempi molto brevi (poco più di un anno) segna una importante rottura con la tradizione dei vari Piani Casa, Sanitario, etc. annunciati da anni, mai presentati. E poi le problematiche emerse confermano ampiamente le analisi della cultura progressista: dall'importanza decisiva

dell'ambiente al fatto che il trasporto in ambito urbano costituisce il problema dei problemi, all'acquisizione che la ferrovia, il cabotaggio e il trasporto collettivo hanno perso rilevanti quote di quello che può considerarsi, ed in altri paesi europei è, il loro spazio naturale. Uno spazio che possono e devono riconquistare, anche in considerazione delle prospettive di aumento di tutti i traffici nei prossimi anni.

Ma più importante di tutte è la constatazione che lo stato di difficoltà del settore è frutto della totale assenza di programmazione, di coordinamento tra i vari centri di decisione a livello statale (ben 22). Questa è, implicitamente la più severa condanna delle «non politiche» di trasporto degli ultimi trent'anni. Dispiace constatare come l'unico sbocco logico di queste premesse, il ministero unico dei Trasporti, sia stato sostituito nello Schema da un molto meno ambizioso (ed efficace) Comitato interministeriale (il Cipe), semplice organo di coordinamento della spesa, importante, ma non decisivo. Ma cosa prospetta lo Schema di Piano? In estrema sintesi: a) l'istituzione del Cipe, dotato di uno speciale segretario-

to, b) un forte rilancio della ferrovia e del cabotaggio, c) l'adeguamento della rete stradale come ottimizzazione della rete esistente (salvo il completamento di alcuni itinerari stradali: essenzialmente la Livorno-Civitavecchia) nel quadro di 7 progetti integrati di «corridoio» lungo le principali direttrici nazionali e internazionali, per esaltare le opportunità offerte da intermodalità e trasporto combinato, d) il coordinamento dei porti e degli interporti in sette sistemi; (quindi non, come si è detto, il potenziamento di tutto il sistema infrastrutturale, ma un aumento di produttività delle reti esistenti con interventi ridotti al minimo indispensabile). E inoltre, e) la modalità di formazione dei Piani Regionali di trasporto e dei Piani urbani della mobilità, f) l'estensione dell'esperienza dei «progetti mirati» (oggi avviati solo a Roma, Milano, Torino, Genova dalle precedenti Amministrazioni di sinistra) ad una ulteriore serie di realtà urbane e regionali, g) un rilevante blocco di indicazioni di carattere normativo e legislativo (dall'autotrasporto, alle ferrovie, alle dogane, etc.). Di più, la prospettiva di una nuova filosofia dell'ambiente, della sicurezza, dell'informazione, che divengono così gli ele-

menti discriminanti per fondare il nuovo sistema dei trasporti italiano, decisamente alternativo rispetto a quello attuale....

Oggi il Pgt è sostanzialmente in mezzo al guado. Ha lasciato la sponda dell'indeterminazione, della frammentazione istituzionale, dello sviluppo spontaneo e incontrollato ed ha iniziato la traversata verso la sponda della programmazione. Così com'è, rischia di restare un documento di studio e di proposta: probabilmente il più coraggioso e coerente di quanti ne siano stati varati finora. Il Parlamento deve riempire di ulteriori contenuti lo Schema, restringendo l'area di discrezionalità del Cipe: fissando obiettivi precisi, vincolando lo Stato, le grandi Aziende nazionali, le Partecipazioni statali a seguire le indicazioni di Piano: chiedendo alle Regioni di confrontarsi e prospettandolo ai privati come uno schema di riferimento vincolante. Se no, avremo compilato un altro libro dei sogni.

Vediamo in breve allora e per punti precisi quali tratti decisivi aggiungere al quadro già delineato dallo Schema di Piano:

1) Determinazione delle soglie di compatibilità tra traffico, trasporti, ambiente. L'Au-

stria lo ha già fatto; perché in Italia dovremmo evitare a fare altrettanto fissando, ad esempio, il massimo di veicoli/ora sopportabile da una strada urbana di determinate caratteristiche o da un'autostrada?

2) «Assegnazione» dei grandi traffici nazionali sui vari corridoi plurimodali, secondo un principio di ripartizione dei flussi lungo itinerari paralleli, cercando di scaricare la congestione sulla tratta e sui modi oggi sottoutilizzati per ottenere il massimo di effetto rete. Politiche di intervento, tariffe, modalità di esercizio, andranno finalizzate al raggiungimento di un simile obiettivo;

3) Prima definizione delle risorse da mobilitare per raggiungere gli obiettivi del Pgt correggendo da subito la sproporzione tra investimenti all'esterno della città (già previsti da vari piani settoriali in misura rilevante) e al loro interno (praticamente assenti). Se è vero che è in città che si registra, sotto forma di sovraccosti da congestione, il massimo delle disconomie di trasporto, perché non stabilire

che sulla spesa globale per il settore non meno di una certa quota annua degli investimenti va destinata ai sistemi urbani?

4) Riaffermazione del principio inderogabile dell'autofinanziamento attraverso i proventi del traffico da parte delle società concessionarie di autostrade.

5) Riconoscimento dell'uguale diritto al trasporto di tutti i cittadini italiani, ponendo l'obiettivo di un riequilibrio, ovviamente verso l'alto, tra le situazioni (segnatamente nel mezzogiorno) in cui il trasporto pubblico è praticamente assente o inefficace e le situazioni più avanzate del Paese, dove l'efficienza del trasporto pubblico costituisce un reale apporto all'economia delle famiglie e delle imprese.

6) Ulteriore definizione dei contenuti dei Piani regionali di trasporto e dei Piani della mobilità urbana, finalizzando gli uni e gli altri ad una rapida individuazione delle problematiche emergenti a quella scala e dello misure necessarie contromisure.

Fabio Ciuffini

«Sceghieremo i treni merci quando saranno convenienti»

Intervista a Guido Cremonese, presidente della Confederazione traffico e trasporti

Guido Cremonese è presidente della Confederazione italiana del traffico e dei trasporti (Confetra). Con lui parliamo del Piano generale dei trasporti, il progetto che disegna lo scenario futuro del sistema degli spostamenti di viaggiatori e merci. Qual è il giudizio della Confetra?

«Il Piano generale dei trasporti (anche se non ne condivido appieno tutti i contenuti) è un importante documento-indirizzo per la programmazione del settore, programmazione dello Stato e degli investimenti collettivi, ma programmazione anche per l'operatore privato, che dovrebbe individuare nel Piano le indicazioni e gli orientamenti per la propria attività

futura e per le proprie scelte strategico-finanziarie. L'imprenditoria ha bisogno di verificare che il Piano abbia contenuti e significati reali, destinati a ravvivare la stagnazione che ha sino ad ora caratterizzato il ben poco valutato mondo del trasporto. Purtroppo i segnali che ci giungono non sono positivi in tal senso, a cominciare dalla legge finanziaria del 1986, che parrebbe ancora una volta confermare come il trasporto non sia considerato area di investimenti produttivi, ma soltanto fonte di deficit da ripianare. Abbiamo poi assistito attenti a quello che è stato definito il «giallo dai rami secchi» delle Fs. Le solite tempestose minacce si so-

no levate, con le relative inversioni di marcia, non appena si è fatto cenno alla riduzione di meno del 10% della rete ferroviaria, rete che il Pgt dichiara «fondamentale» soltanto per il 67%. Occorre avere coraggio e coerenza nel difendere le opzioni del Piano».

— Dal primo gennaio '86 entra in funzione il nuovo ente di gestione delle Ferrovie. Voi che cosa ne pensate?

«Il Consiglio di amministrazione che dovrebbe essere il fulcro e che, a termini di legge, dovrebbe essere stato nominato da quasi due mesi, è un Ufo che rischia di dissolversi tra le prime nebbie autunnali. La rinuncia alla consueta lottizzazione politica del nuovo Ente e la chiamata ad amministrarlo di uomini ad alta professionalità manageriale, sarebbero state un atto intelligente teso a dimostrare, non solo all'opinione pubblica, ma anche agli operatori del trasporto che qualcosa — finalmente — poteva cambiare. Quanto all'attuazione amministrativa delle poche cose innovatrici del settore, essa procede con l'incongruenza di sempre. Valga ad esempio la recentissima legge che prevede aiuti finanziari per il rinnovo del parco veicolare dei vettori stradali. Vogliamo comunque credere nel Pgt. Anche se di esso non tutto ci soddisfa, è pur sempre il primo Piano di processo di cui possiamo realisticamente discutere».

— In particolare quali osservazioni fate al Piano generale dei trasporti?

«Le nostre osservazioni critiche al Piano le abbiamo compiutamente esposte nella recente conferenza di Varese sul trasporto e la spedizione delle merci. Ci duole che non si abbia avuto il coraggio di indicare tra le opzioni l'unificazione delle competenze nel ministero dei Trasporti. Si è preferito scegliere il surrogato del Cipe. Speriamo solo non si tratti del solito ente inutile. Il segretario generale ci offra migliori speranze. Esso esce però molto educato dall'ultimo schema approvato (anche nella definizione che ha perduto l'autorevolezza del termine «generale», riducendosi ad un grigio ed anonimo segretario). La favolosa crescita prevista dallo scenario economico sino al 2000 (3,5% di aumento medio annuo del Pil) è diventata «obiettivo» anziché «ipotesi», comunque permanente. Ci si preoccupa quindi di adeguare l'offerta di trasporto all'accrescersi della domanda, anche per il settore merci; non ci si preoccupa però, di effettuare una valutazione dell'attuale squilibrio per eccesso di offerta, in particolare per la più importante

modalità: quella stradale. Questo modo di trasporto è riconosciuto quale insostituibile ed irridimensionabile a tutto l'anno 2000. Lo schema di Piano approvato è, malgrado ciò, carente di approfondimenti e di rimedi strutturali per razionalizzarlo. (Le nostre tesi in proposito a favore di accorpamenti e di esodo non sono state recepite). Tra gli interventi previsti è indicata la «regolamentazione dell'assetto dell'imprezza di autotrasporto»; null'altro, all'interno di questo inciso, viene formulato a riguardo. Chi deve dire — se non il Piano — «come» tale regolamentazione deve avvenire, anche alla luce delle concorrenzialità comunitarie che nel prossimo biennio esploderanno?».

— Ma per il trasporto merci il Piano prospetta scelte e indica la necessità di una «collaborazione» tra rotaia e gomma...?

«L'intermodalità è indicata dal Pgt quale una delle fondamentali scelte strategiche che le ferrovie debbono compiere per il proprio rilancio nell'area merci. A giudizio di Confetra, questa non è «una», bensì «l'unica» scelta. In tutto il mondo evoluto il trasporto ferroviario tradizionale dalle merci è in forte calo. L'intermodalità è l'evoluzione tecnica indispensabile di adeguamento del treno alle nuove necessità logistiche. In Italia, dove la ferrovia per sua natura è debole, la rotaia continuerà sempre ben poco nel trasporto dei beni. Soltanto quando l'organizzatore del traffico, per convenienza economica, sceglierà l'intermodalità come fondamentale sistema di trasporto in alternativa al tutto-strada, decollerà il traffico combinato. Perché ciò si verifichi — lo ripetiamo — l'intermodalità deve «costare meno» dell'autotrasporto. In definitiva non sarà la ferrovia a «sedurre» l'autotrasportatore, ma questi ad accoppiarsi con essa allorché ne rileverà la convenienza».

— Trasporti per mare. Fino ad ora sono stati una Cenerentola...?

«Anche trattando di cabotaggio marittimo, dal Piano emerge che l'unica forma di rilancio per esso è la combinazione con il vettore stradale. Ci si ferma però a livello di intuizione e di approfondimento dialettico. Per questo motivo Confetra, con l'assenso di Confindustria, ha invitato il ministro Signorile e il ministro Carta, ad approfondire scientificamente, con una ricerca mirata, quali siano le reali possibilità di concretizzare l'unione della strada con il mare e se, e dove, tale unione possa essere più felice di quella con la ferrovia».

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

La Società del gruppo «IRI-Italtel» contribuisce attivamente alla realizzazione del progetto

L'ITALECO PER IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI

La Società Italeco, che fa parte del comparto società di progettazione e servizi di ingegneria del Gruppo IRI-Italtel, ha sviluppato studi e ricerche ai fini dell'appuntamento del Piano Generale dei Trasporti. L'incarico, affidato ad Italeco dal Ministero dei Trasporti in attuazione alla Legge n. 245 del 1984, è consistito in attività di studio e di indagine, a livello nazionale, connesse ai problemi dell'assetto del territorio e del sistema dei trasporti; ed ha riguardato, nella fase iniziale dei lavori, la conoscenza e l'analisi del quadro territoriale e infrastrutturale su scala regionale e subregionale.

In particolare Italeco ha elaborato una serie di studi concernenti i settori dell'assetto del territorio, delle grandi aree urbane, delle infrastrutture e dei trasporti per via d'acqua interne.

Per quanto attiene l'assetto del territorio, lo studio ha analizzato la conformazione fisica territoriale, la distribuzione degli insediamenti e le trasformazioni socio-economiche in atto, in termini di dinamica demografica ed occupazionale, nell'arco temporale 1961-1981, con particolare riguardo ai fenomeni di concentrazione e rarefazione. Sono state individuate aree ad alta e bassa densità, e sviluppate analisi finalizzate alla costruzione di curve isopotenziali della popolazione.

I comuni italiani sono stati ripartiti in classi di differente rilevanza. Ciò ha portato ad una zonizzazione del territorio nazionale, operazione propedeutica alle successive analisi sulle tematiche del trasporto. Sono state sviluppate analisi e verifiche delle condizioni di compatibilità tra nuove infrastrutture e ambiente circostante.

Relativamente alle grandi aree, Italeco ha analizzato i poli metropolitani di Milano, Torino, Venezia/Padova, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo.

Lo studio conoscitivo ha evidenziato una serie di problematiche legate alla inadeguatezza del trasporto urbano e alle relative disconnessioni.

Pianificazione e gestione dei trasporti, accessibilità delle aree centrali urbane, inquinamento e sicurezza sono i principali temi trattati, anche in relazione alla definizione di una nuova normativa nazionale nel settore dei trasporti urbani.

Per ciò che concerne le infrastrutture stradali, è stata definita una «Rete Stradale Primaria», assunta quale base per i lavori del Piano. Di tale rete è stato elaborato e codificato un grafo, cui sono state associate le relative caratteristiche geometriche e funzionali.

Tali operazioni hanno condotto alla formazione di una Banca Dati per la elaborazione automatica dei dati grafici e alfanumerici, ottenendo informazioni sui flussi passeggeri e merci, sulla domanda attuale e sulla evoluzione del trasporto su gomma, sui fattori di generazione della domanda stessa.

È stata anche sviluppata una serie di previsioni sulla dinamica del trasporto merci e passeggeri su strada al 1985, 1990, 1996, 1999.

I trasporti per vie d'acqua interne sono stati analizzati identificando in fase preliminare il «fio della rete idroviaria italiana» definendo le caratteristiche dei nodi e degli archi ed analizzando i collegamenti tra porti interni e porti marittimi.

Si è altresì effettuata l'analisi della flotta per la navigazione interna e la sua evoluzione, disaggregata per tipi.

Lo studio ha anche esaminato i flussi idroviani e l'evoluzione della domanda di trasporto, merci e passeggeri, lacunosi e legunari, valutando il rapporto tra domanda e offerta con l'individuazione dei livelli di impegno. Sono stati inoltre analizzati gli aspetti finanziari, tariffari, organizzativi e normativi del trasporto idroviano valutando al contempo gli aspetti tecnologici ed occupazionali del settore.

Tutte le attività sono sviluppate anche attraverso consultazioni con Enti e Amministrazioni locali al fine di recuperare ogni possibile indicazione nel quadro di un generale coordinamento della politica dei trasporti.

La seconda parte dell'inserto «trasporti» uscirà domani



METROPOLITANA MILANESE S.P.A.

PIANIFICAZIONE URBANA E REGIONALE • SISTEMI INTEGRATI DI TRASPORTO

TECNOLOGIE URBANE • OPERE CIVILI

PRINCIPALI PROGETTI E LAVORI ESEGUITI O IN ESECUZIONE

MILANO Piano dei Trasporti Rete metropolitana in esercizio: 49.070 Km. 60 stazioni. In costruzione: 14.995 Km. 18 stazioni. In progetto: 3.080 Km. 14 stazioni. Ristrutturazione del quartiere «Garibaldi». Nodi di interscambio e parcheggi in corrispondenza. Prospetto area Portello Fiera linea di trasporto passeggeri.	LOMBARDIA Ammodernamento della rete delle «Ferrovie Nord Milano»: 217 Km. 68 stazioni. Connessione ferroviaria urbana Bovisio-Garibaldi-Vittoria: 20.500 km. 9 stazioni. Linea ferroviaria F.S. Tirano - Milano.	TORINO Linea 1 della metropolitana leggera: 14.210 Km. 25 stazioni.	ROMA Ammodernamento ferrovie del Lazio: Roma-Fiuggi e Roma-Viterbo
BARI Progetto speciale per l'area metropolitana.	SARDEGNA Piano dei Trasporti della regione sarda.	MODENA Piano dei Trasporti del bacino di traffico modenese. Studio di fattibilità per l'ammodernamento del sistema ferroviario Sassuolo-Modena-Carpi.	NAPOLI Linea 1 della metropolitana: 11.400 Km. 16 stazioni. Ammodernamento della linea ferroviaria «Alifana»: 23 Km. 13 stazioni. Ammodernamento della ferrovia Circumflegrea: 27 Km. 14 stazioni.
	TUNISI Linea 1 della metropolitana leggera.	S. DOMINGO Piano di assetto e sviluppo territoriale della città e del distretto.	ALESSANDRIA D'EGITTO Piano dei Trasporti, studio di fattibilità e progetto preliminare di una o più linee metropolitane.

SERVIZI DI INGEGNERIA DELLA M.M. S.P.A.

Piani urbani e regionali. Studi sul traffico e circolazione.
Piani dei trasporti. Studi di fattibilità. Indagini geotecniche e rilievi topografici.
Progetti preliminari. Progetti esecutivi.
Modelli di simulazione. Studi dei procedimenti esecutivi. Programmazione ed organizzazione dei lavori.
Assistenza per i finanziamenti e piani finanziari.

Elaborazione ed attuazione di piani degli espropri delle proprietà immobiliari interessate alle opere.
Elaborazione di documenti di appalto.
Ricerche di mercato, Contratti e capitolati tecnici delle opere. Assistenza per l'acquisto di materiali e degli equipaggiamenti. Direzione dei lavori e contabilità lavori civili ed equipaggiamenti.
Collaudi. Assistenza per l'esercizio e la manutenzione. Preparazione del personale.