

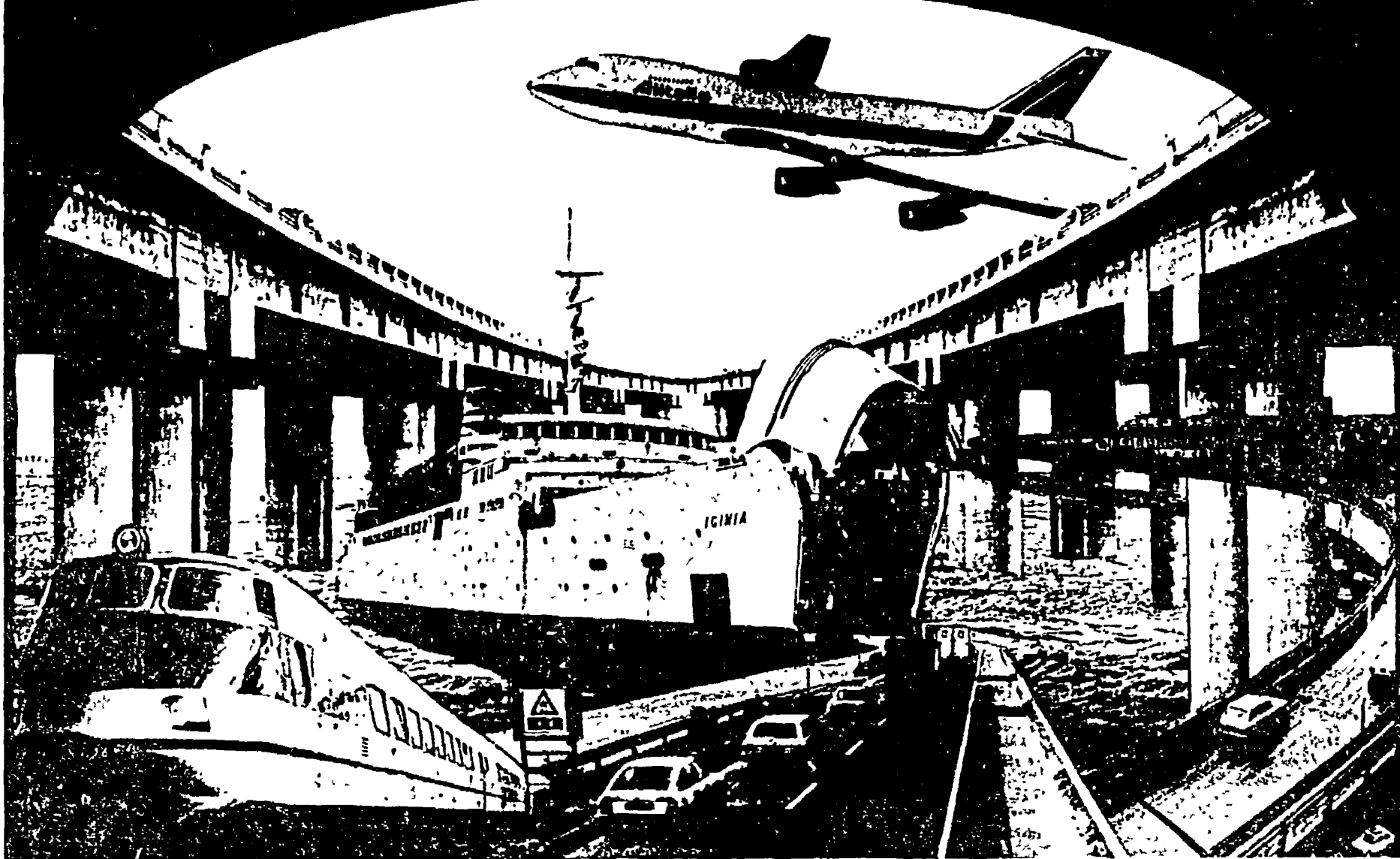
**L**A CONDIZIONE del trasporto in Italia appare ogni giorno più difficile e densa di contraddizioni. Nonostante alcune iniziative che hanno segnato la positiva convergenza dei settori progressisti della maggioranza governativa e del comunista — lo schema del Piano generale dei trasporti, i finanziamenti ottenuti per le ferrovie, la legge di riforma dell'azienda Fs, ecc. — il governo nel suo insieme sembra incapace di uscire dal solco di una vecchia, fallimentare politica: e addirittura, si registra una pericolosa strategia del "tutto-gomma". Sull'insieme di queste questioni, sulla prospettiva e le scelte necessarie, discuto con il senatore Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti, cna, infrastrutture del Pci. E comincio parlando dei problemi a che punto siamo in questa vicenda tormentata.

«Siamo — risponde Libertini — al culmine delle contraddizioni. Da un lato, dopo anni di nostre battaglie isolate, è avanzata la coscienza, prima di tutto culturale, dell'impraticabilità del sistema di trasporti italiano così come si è sviluppato nell'ultimo mezzo secolo. Siamo i soli in Europa che pretendiamo di trasportare l'85% delle merci su gomma, avendo emarginato le ferrovie e confinato in un angolo il trasporto marittimo: si pensi che Germania e Francia, pur avendo potenti sistemi di canali navigabili, trasportano il 30-35% delle merci su ferrovia, mentre in Italia la percentuale scende al 10%. Non vi è tra noi alcuna programmazione del territorio e dei trasporti, nelle città, il trasporto pubblico è generalmente la Cenerentola, e il disordine urbanistico e del traffico riduce le nostre vie e le nostre piazze ad un unico, immenso, disordinato parcheggio. La coscienza che questo stato di cose è radicalmente sbagliato e va cambiato è emersa nelle due Conferenze nazionali dei trasporti ('78 e '85) che sono state organizzate dal governo con il nostro decisivo concorso; nel contenuto del primo schema di piano generale dei trasporti che è stato approvato in Parlamento con il voto decisivo del Pci. E se si leggono le dichiarazioni e i documenti di due ministri di Trasporti degli ultimi anni, i socialisti (ormai s'ignora, ma anche di esponenti della Dc, si vede che vi è un prevalente orientamento alla riforma dei trasporti. In questo quadro, una convergenza delle forze di progresso è riuscita a elaborare un importante piano di investimenti per le ferrovie, e la legge di riforma della azien-

da Fs; e ora nella legge finanziaria sono passati emendamenti a favore dello sviluppo ferroviario, che invecchiato documento originario di Gorla negava del tutto».

«Sì, ma nei fatti si vede ancora poco di tutto. Ecco, questo è il problema. Le parole sono una cosa, i fatti un'altra. Ci si mettono anni a strappare una legge o un provvedimento giuridico, e poi passano altri anni prima che si realizzino, e spesso si realizzano in modo distorto e del tutto insufficiente. Si resta controcorrente: la corrente dominante è sempre quella del "tutto-gomma", a maggior gloria della famiglia Agnelli e delle lobbies e corporazioni cresciute attorno ad un sistema fallimentare. Si pensi che il piano di investimenti ferroviario lo decidemmo nel 1978, nel periodo dell'unità nazionale, e che i primi appalti sono cominciati nel 1984, e chissà quando si faranno i lavori; che la legge di riforma delle ferrovie ha ormai un anno e praticamente non si è neppure cominciata a realizzare. Il Fondo nazionale per il trasporto urbano e regionale (un'importante legge di programmazione e investimenti) è stato deciso nel 1978, ma non è mai entrato a regime, ed è stato poi svuotato e sfilacciato in modo incredibile; la legge di programmazione portuale e il progetto cabotaggio sono in discussione da dieci anni per i porti e la flotta si spende male e in maniera clientelare, ma non si riesce ad avere un serio programma di modernizzazione che almeno utilizzi razionalmente le poche risorse impiegate. La riforma dell'attuale sistema di autotrasporto è sempre un miraggio e non si riesce a varare neppure il codice della strada. L'elenco potrebbe continuare, un elenco di fallimenti, di mezzogiorni, di rinvii. Approvato lo schema di Piano generale dei trasporti, ma non si riesce neppure a mettere in funzione l'organo che dovrebbe governarlo e realizzarlo. I trasporti testimoniano in maniera esemplare come, all'interno del pentapartito, forze progressiste coprono un piano di investimenti, e di gruppi di interessi parcolari».

«Il paese, osservo, paga tuttavia un prezzo alto per questa situazione. Il più altissimo — prosegue Libertini. Come ormai riconosce apertamente la Confindustria, l'economia italiana sopporta costi di trasporto più alti che altrove, che la rendono meno competitiva e si pensa che i trasporti incidono sui costi di produzione dal 6 al 22%, come è più del costo del lavoro



## Trasporti: priorità spesso dimenticata

Intervista con il sen. Lucio Libertini



**L'85% delle merci viaggia su gomma, emarginando le ferrovie. Un enorme spreco di energia e costi dal 6 al 22%. Il piano generale trasporti: gli investimenti decisi nel '78 e i primi appalti soltanto nell'84. Difendere ambiente e mobilità. I problemi, la prospettiva e le scelte necessarie**

ro e assorbono un terzo del reddito nazionale. Territorio e ambiente sono gravemente compromessi: sono noti i dati drammatici dell'inquinamento e la congestione nelle città, ma danni gravi sono inferti ovunque al territorio e i grandi itinerari nazionali vanno verso una terribile saturazione. I trasporti, che consumano il 25% dell'energia, sono attualmente un fattore di grande spreco energetico: un forte risparmio si potrebbe realizzare se vi fosse uno spostamento del trasporto verso la ferrovia, verso il mare e verso il combinato (gomma-treno-nave-areo). Del resto, gli altri paesi europei, che pur hanno un ben diverso sistema di trasporti, si stanno ponendo il problema di una svolta ulteriore, chiudendo ai Tir valichi alpini (come fa l'Austria) o penalizzando il trasporto gomma in modo crescente. La Germania sta lanciando un incredibile sistema di trasporto ferroviario merci "porta a porta". L'Italia è da questo punto di vista fuori dall'Europa. Altro che modernizzazione».

«Vi è chi agisce e preme per un raddoppio delle autostrade presentandolo come la vera soluzione del

problema, grandi camion, separazione dei tipi di traffico...  
«Ecco un errore funesto. Tutti i dati tecnici provano che se si raddoppiassero le autostrade riusciremmo solo a spostare in avanti di qualche anno il momento della paralisi, mentre continueremmo ad avere molte delle conseguenze negative. Drammatica sarebbe poi la ricaduta sulle città, che verrebbero assediata ancor più dalle automobili e dai camion. O si cambia sistema, o non ci sono vie d'uscita alla crisi».

«Per una nuova politica dei trasporti, faccio notare, vi è però ora un nuovo alleato. Infatti, in questa direzione si battono i movimenti ambientalisti...  
«Sì, risponde Libertini — è preziosa la testimonianza e l'iniziativa di tutti coloro che, partendo dalla primaria e vitale esigenza di salvaguardare l'ambiente, agiscono per arrestare la folle corsa verso il disastro. Noi faremo di tutto per consolidare l'alleanza tra gli ambientalisti e coloro che operano per la riforma dei trasporti. Occorre però fare chiarezza su di un punto importante. Il sistema dei trasporti non si cambia con la bacchetta magica, cioè con un sistema integrato e intermodale, forte e riqualificato verso la ferrovia e il mare, e verso il combinato; ad una nuova circolazione delle merci (il più grande problema); alla costruzione di sistemi urbani dominati dal trasporto pubblico, e nelle grandi aree metropolitane, incentrati su vasi retti in ferro, di ferrovie e metrò pesanti e leggeri».

«I comunisti — lo ha chiarito — sono da sempre all'avanguardia della grande battaglia per un nuovo sistema di trasporti. Ma se dovessi indicare un limite nell'azione del Pci, farei un'autocritica, che cosa direi?  
«Direi che non siamo ancora riusciti a suscitare un vero movimento complessivo di massa e neppure a rendere questa questione, nei suoi veri termini, davvero centrale, in modo coerente, nella politica generale del Pci. Si va avanti a singhiozzi, per episodi. Questa priorità compare e scompare nei programmi e nella nostra propaganda. In un ormai lontano Comitato centrale, Enrico Berlinguer pose la questione al centro dei nostri programmi: Natta nella grande assemblea dei ferrovieri comunisti del luglio scorso ha sviluppato questi temi in modo appropriato. Ma poi, a tratti, cala il sipario, e si hanno persino contropunte; in termini avveniristici e utopistici, che non fanno avanzare le cose di un centesimo. Dobbiamo realizzare una correzione, un rilancio della nostra politica, in termini di coerenza, continuità, realismo».

Claudio Notari

Le gravi tensioni che si sono prodotte nel mondo dell'autotrasporto, le tragedie della strada, quelle quali sono dovuti i Tir e il fermo che ha minacciato i collegamenti vitali del paese hanno scatenato convulse polemiche. Molti giornali, e diversi uomini politici si sono abbandonati ad una facile demagogia, che copre in realtà le gravi responsabilità del governo e la necessità di cambiare politica. Per tutti costoro, il nemico è il camionista, violento, incivile, che aggredisce gli automobilisti, blocca le strade e ora rischia di paralizzare il paese; e dunque la medicina necessaria sono le grandi multe, la repressione, il pugno di ferro. Ma queste posizioni, appena sottoposte ad un esame attento, mostrano la corda, si rivelano strumentali e capaci di accarezzare solo i peggiori umori di una opinione pubblica disinformata.

Le cose stanno in modo assai diverso. L'Italia è l'unico paese europeo che trasporti l'85% delle merci su strada, e su di una rete viaria irrazionale, densa di sottopassate di lacune, e che ha tuttavia autostrade inutili. Le ferrovie e il trasporto marittimo sono stati emarginati, il trasporto "combinato" muove appena i primi passi con fatica, poiché mancano politiche e infrastrutture. È assai difficile pensare che un tale sistema possa funzionare senza danni, anche se i camionisti fossero tutti santi e mostri di educazione civica; mentre, tra di essi, come in ogni categoria, ci sono persone di ogni tipo. Ma c'è di più. Questo gigantesco sistema di autotrasporto, che si muove in condizioni oggettive assai difficili, ha un'organizzazione complessiva vecchia, fallimentare, e che fa acqua da tutte le parti. Dapprima le speranze di facili guadagni, poi la dura necessità di guadagnarsi comunque la vita, hanno spinto moltissimi lavoratori, spesso operai, a diventare artigiani autotrasportatori. Il mercato è affollato da una pleiata

## Il camion, un amico o un nemico?

**Concorrenza spietata e le «tariffe stracciate» I veicoli omologati a velocità che la legge vieta I progetti mirati per le grandi aree metropolitane**

di piccole aziende, che una politica disennata e corrotta dei ministri competenti gonfia ogni giorno. La concorrenza è spietata, e consente alle grandi imprese di fare una politica di tariffe «stracciate», al di fuori delle norme di legge. Ma, nello stesso tempo, i costi sono altissimi. Una buona parte dei guadagni è mangiata da una feroce intermediazione parassitaria; i camion sono assai costosi, e vengono venduti ed omologati dal ministero con potenze e velocità proibitive che poi le leggi proibiscono; il fisco ha la mano pesante; le autostrade sono care. Ecco dunque centinaia di migliaia di piccoli trasportatori costretti a lavorare in condizioni primitive e a correre notte e giorno, anche quando sono pieni di sonno, per evitare il fallimento e pagare le cambiali. Ed ecco montare una grande tensione sociale, l'esasperazione, l'odio contro i politici, la ribellione.

È una grande fortuna che le organizzazioni democratiche dell'autotrasporto, e per cominciare la Cna, abbiano un peso notevole nel settore, e che in esso siano presenti tanti comunisti. Altrimenti la situazione sarebbe degenerata in ben altro modo, con pericoli seri di ogni genere.

Appena si alza il sipario su questa realtà, si capisce che la politica del pugno di ferro e della faccia feroce è una pura sciochezza, è una vera sciagura. Ciò che occorre è cambiare politica e sistema, partendo da alcune misure immediate e proseguendo poi con provvedimenti di più ampio respiro, a

breve, medio e lungo termine. Questo programma, che i comunisti avanzano da tempo, inascoltati da un governo paralizzato dalle sue contraddizioni interne, si articola in una serie di punti che possono essere così riassunti:

1. Un serio ed autorevole negoziato va finalmente aperto tra il governo e le associazioni degli autotrasportatori. Esso deve condurre prima di tutto a scegliere alcuni nodi immediati. Occorre fermare la politica clientelare e corrotta che avvelena il mercato con l'immissione di continue nuove autorizzazioni, definire un regime tariffario adeguato, stabilire una tipologia a prezzi adeguati per i veicoli industriali, istituire canali di credito agevolato, modificare la politica fiscale oggi per molti versi assurda. Su questa base si possono stabilire per tutti regole di comportamento precise da far osservare con severità. Sono inutili le megamulte, che finiscono solo con il facilitare la corruzione e la esasperazione, ed è utile invece un sistema di sanzioni ragionevoli, ma precise ed efficaci.

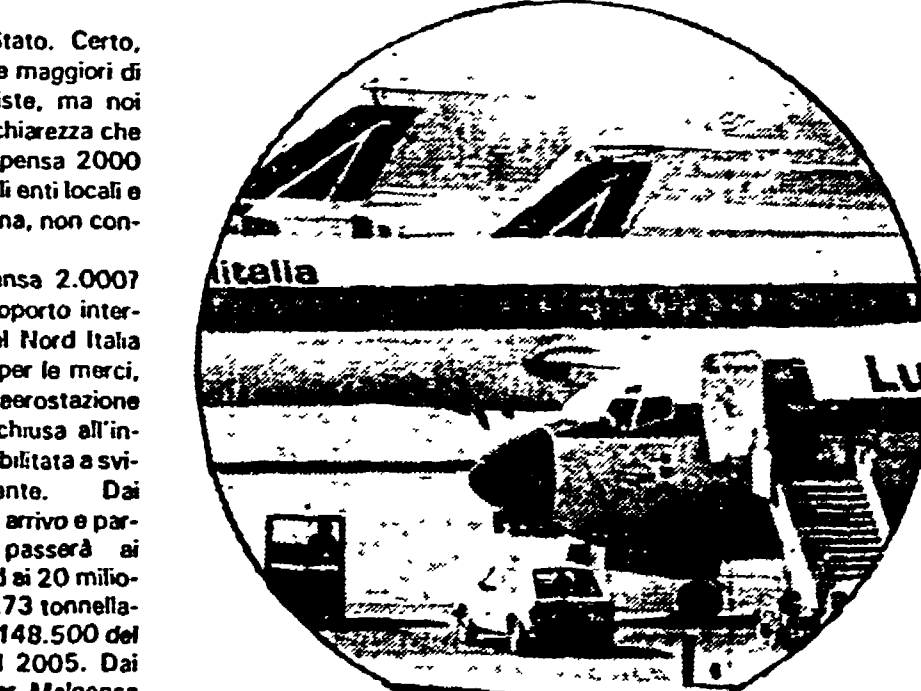
2. Il governo deve porre mano ad una riorganizzazione strutturale dell'autotrasporto, eliminando le intermediazioni parassitarie, favorendo l'associazionismo e l'evoluzione dell'artigianato verso il trasporto «combinato», rendendo coerenti con questa scelta le politiche di settore.

- 3. Devono essere adottate misure straordinarie per accelerare il programma di modernizzazione delle ferrovie, raddoppiando la loro capacità di trasporto delle merci, sia con i container e le rifinse, sia trasportando veicoli industriali all'interno del sistema «combinato». Per queste soluzioni mancano oggi mezzi e strutture che vanno creati con rapidità.
- 4. Deve essere subito varato il progetto «cabotaggio», che consente di trasportare importanti quantità di merci sul mercato interno, utilizzando il Tirreno e l'Adriatico come due grandi canali interni. Altro che ponte sullo stretto! La cosa più urgente è avviare le merci alla Sicilia e da lì per le regioni meridionali via mare, con collegamenti intermodali Palermo-Genova, Siracusa-Venezia o Ravenna, e così via.
- 5. Debbono essere finalmente finanziati e attuati i progetti mirati firmati da Stato e autonomie locali nelle dodici maggiori aree metropolitane, e che riorganizzano il sistema di trasporti. In essi deve darsi un maggiore spazio ad un progetto merci, che ne è il cardine essenziale (il 50% del trasporto urbano).
- 6. Occorre compiere una serie di interventi urgenti per razionalizzare la rete viaria, eliminando strozzature e lacune (si pensi alla Livorno-Civitavecchia o alla Messina-Palermo), e si accantoni, invece, il progetto di un raddoppio della rete autostradale, che servirebbe solo ad incentivare un tipo e un sistema di trasporto che comunque, alla fine, conducono alla paralisi.

«La Malpensa, nell'anno 2000 se saranno realizzati tutti i lavori previsti dal nostro Piano regolatore, sarà molto probabilmente il primo scalo aereo d'Italia. Sicuramente un polo essenziale per lo sviluppo del Nord Italia». Il presidente della Società Esercizi Aeroportuali, che gestisce gli aeroporti milanesi di Linate e della Malpensa, Giovanni Manzi, sottolinea che la scelta di sviluppare l'attuale aeroporto intercontinentale fino a farlo diventare una struttura europea non è solo aspirazione del campanilismo milanese, ma esigenza di tanta parte d'Italia.

Certo la nascita del progetto finale è stata travagliata. Se ne parla ormai dal 1965, ma ogni volta con difficoltà diverse, da quelle progettuali a quelle economiche e finanziarie a quelle di impatto ambientale.

Molto importanti queste ultime, avanzate dalle popolazioni dei centri vicini alla Malpensa. Ora il progetto c'è e nella riunione del prossimo 18 dicembre del Consiglio di amministrazione della Soa verrà affidato alla più grande società europea del ramo lo studio di impatto ambientale del nuovo impianto. «E' la prima opera pubblica di un certo valore — dice Manzi — per la quale si faccia un esame preventivo della compatibilità ambientale. Noi applichiamo per questo la direttiva della Cee che non è ancora



## La Malpensa nell'anno 2000

diventata legge dello Stato. Certo, questo comporterà spese maggiori di quelle inizialmente previste, ma noi vogliamo dire con tutta chiarezza che dobbiamo realizzare Malpensa 2000 con la collaborazione degli enti locali e delle popolazioni della zona, non contro.

Ma come sarà Malpensa 2.000? Sarà prima di tutto l'aeroporto internazionale di Milano e del Nord Italia sia per i passeggeri che per le merci, relegando ad un ruolo di aerostazione nazionale Linate, ormai chiusa all'interno della città e impossibilitata a svilupparsi sostanzialmente. Dai 7.466.000 passeggeri in arrivo e partenza nel 1984 si passerà ai 12.200.000 del 1993 ed ai 20 milioni del 2000. Dalle 102.273 tonnellate di merci del 1984 alla 148.500 del 1993, alla 225.000 del 2000. Dai 94.550 aerei passati per Malpensa nel 1984 ai 122 mila del 1993 ai 165 mila del 2000.

Per reggere a questo salto di qualità, Malpensa cambierà faccia. Si costruirà una nuova aerostazione ad ovest della pista, lineare e con in testa una costruzione tipo satellite dove si trovano le sale d'imbarco, gli spazi per l'arrivo e la partenza dei bagagli, le attività legate alla gestione ed alla manutenzione. Si prevede l'introduzione di passerelle telescopiche per l'imbar-

co e lo sbarco dei passeggeri. Si costruirà una nuova aerostazione merci, si prolungherà la pista di 800 metri, si creeranno via di rullaggio, raccordi e piazzali per gli aerei.

Verà ampliato il deposito di carburante, costruiti la nuova cucina centralizzata ed il catering, alcuni edifici di supporto, un centro commerciale, i nuovi parcheggi per i visitatori ed i dipendenti.

Insieme a queste opere per così dire interne o strettamente vincolate all'aeroporto, il progetto prevede anche un nuovo collegamento ferroviario tra Milano e la Malpensa che dista dal capoluogo una sessantina di chilometri. Ma per ora questa parte del progetto è ferma al Senato e non si sa bene quando potrà essere sbloccata.

Anche il Piano generale della Malpensa 2000 è bloccato da circa 4 mesi a Roma, questo nei cassetti del ministero. Il problema è che il progetto Malpensa e quello Fiumicino sono accomunati nella legge 449 del 22 agosto 1985 e quindi i piani per i due aeroporti devono andare di pari passo. Quindi in questo momento gli uffici ministeriali stanno esaminando i piani per Fiumicino e solo a gennaio, se tutto andrà bene, passeranno a quelli della Malpensa.

Se i tempi verranno rispettati, nella tarda primavera potrebbero già partire



Giorgio Oldrini