

## SPECIALE TRASPORTI

Una grande massa di risorse al piano decennale (47.500 miliardi per la viabilità e 27.880 miliardi per le concessioni) - Indispensabile un laboratorio della spesa pubblica per le infrastrutture

# Trascurate le aree urbane e rilancio delle autostrade

È reale il rischio che il piano generale dei trasporti possa ridursi ad un interessante strumento di studio o a compendio delle occasioni perdute. Significative in tal senso sono le scelte concrete operate dal governo. Da un esame comparato, sia pur sommario, tra gli obiettivi strategici del Pgt e i comportamenti della maggioranza emerge quanto rimane da fare perché si realizzi una svolta nell'assetto del sistema dei trasporti. È sufficiente esaminare le decisioni del ministero dei Lavori Pubblici e dell'Anas, ufficializzate nel programma triennale 1985/1987 e nel piano decennale 1987/1996 per le strade di grande comunicazione, per rendersi conto di quanto ancora siano forti, e supportate da formidabili interessi, la logica della prevalenza del trasporto su gomma e le spinte per la sua ulteriore espansione.

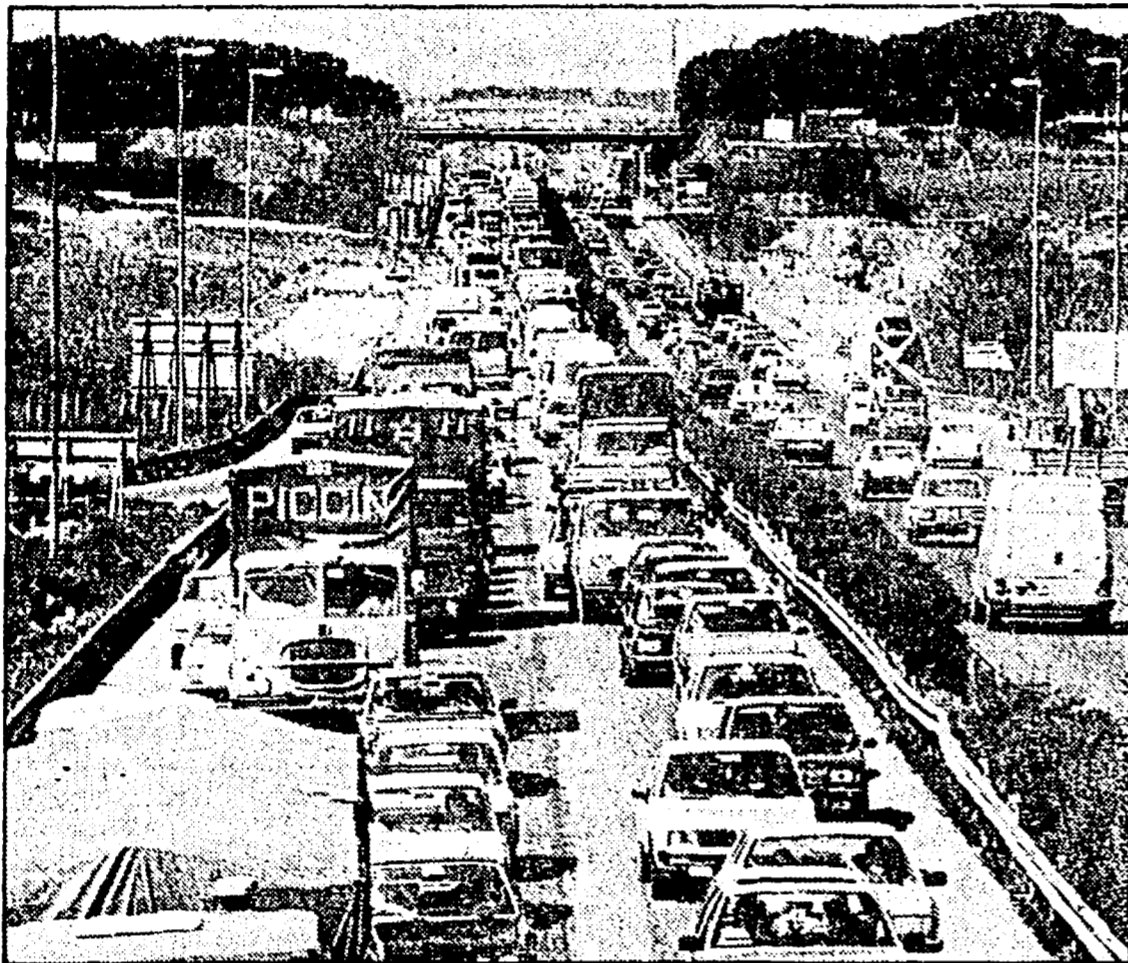
Vale la pena ricordare che il Pci ha votato contro il programma triennale e il piano decennale perché:

1 Tali strumenti non risultano connessi con le linee e gli obiettivi del Pgt e impediscono di fatto il riequilibrio intermodale fra strada, ferrovia e mare;

2 Il monumentale piano decennale prescinde da una qualsiasi precisa indicazione delle priorità vanificando in tal modo i criteri di programmazione e di selettività degli interventi previsti dalla legge 531/1982 generando una assurda dispersione dei finanziamenti;

3 L'attribuzione di una enorme massa di risorse al piano (47.500 miliardi in lire correnti 1987/1996 per strade e autostrade statali e 27.880 miliardi per contributi dello Stato alle autostrade in concessione), cui vanno aggiunti i circa 7.000 miliardi del programma triennale, non viene collocata all'interno di un conto globale dei flussi finanziari destinati all'intero sistema dei trasporti che una volta costituito andrebbe ripartito, sulla base di coordinati e finalizzati programmi pluriennali, fra i diversi modi di trasporto.

È anche opportuno far cenno ai momenti salienti che hanno scandito il massiccio rilancio dell'opzione autostradale. Nella prima stesura del piano decennale il ministero aveva dimenticato di includervi la parte



relativa alle autostrade tanto che, su sollecitazione del Pci, Nicolazzi è stato costretto a presentare al Cipe nell'autunno del 1985 le proposte dell'Anas relative al settore, in ciò limitandosi a recepire tutte le richieste delle società concessionarie inserendole in tre distinte fasce di priorità. Il Cipe, nel dicembre 1985, ha espresso il proprio parere favorevole relativamente alle prime due fasce quantificando la spesa complessiva, in lire correnti, in 17.684 miliardi e gli oneri per contributi a carico dello Stato nella misura globale del 68% e quindi in 11.984 miliardi. Successivamente, senza che il Cipe sia stato chiamato ad esprimersi, per iniziativa dell'Anas avallata dalla maggioranza di governo, in sede di programma triennale 1985/87 alcuni collegamenti autostradali già collocati nella terza fascia furono inseriti tra quelli prioritari. Nel settembre scorso, infine, la materia viene nuovamente manipolata con il risultato che si afferma esplicitamente che non è opportuno procedere a particolare Investitura di priorità tra i diversi interventi essendo preferibile dare contributi a quelle opere

che «matureranno» per prime. Viene inoltre istituito un fondo unico di rotazione interregionale per contributi alle concessionarie da assegnarsi nella misura proporzionata del 68% a ciascuna opera quando invece era del tutto evidente la volontà del Cipe e del Parlamento di considerare tale percentuale come il tetto massimo e complessivo dei contributi che non venivano rigidamente prefissati per ogni singolo intervento proprio al fine di consentire la selezione di priorità.

A parte ogni valutazione in ordine alla correttezza e legittimità dei nuovi orientamenti ministeriali che hanno modificato le indicazioni del Cipe e che aumentano il contributo dello Stato a favore della società concessionaria in misura più che doppia rispetto alla stima iniziale (orientamenti sui quali il ministro sarà chiamato a riferire in Parlamento) rimane la gravità delle scelte compiute. È evidente che da parte nostra non v'è alcuna preclusione a prendere in considerazione e a proporre deroghe mirate al blocco imposto nel 1975 alla costruzione di nuovi tronchi autostradali. Anzi fummo

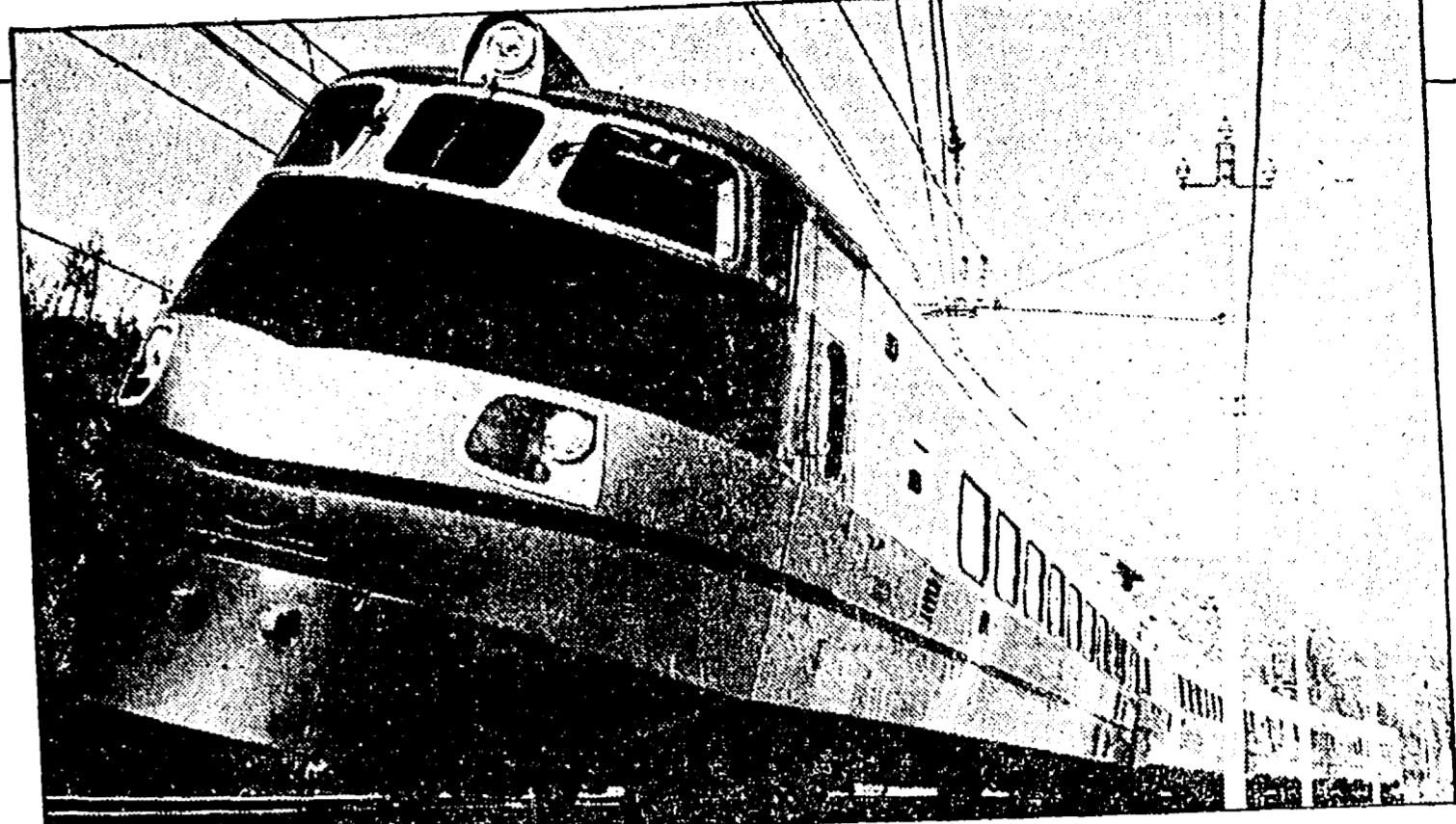
noi a dare un decisivo contributo alla redazione della legge 531 che tale blocco rimosse. E coerentemente abbiamo riconosciuto necessari alcuni interventi per la chiusura di maglie autostradali, per ottimizzare i livelli di traffico, per garantire le condizioni di sicurezza di tratte essenziali e per realizzare itinerari autostradali a valenza strategica (un esempio per tutti è la Livorno-Civitavecchia). Ma proprio per questo abbiamo ripetutamente affermato che i nuovi interventi autostradali vanno motivati sulla base di effettive dimostrate necessità, che nessuna opera di così onerosa incidenza sul territorio (saranno sottratti oltre 5.000 ettari all'agricoltura) potrà essere realizzata senza una preventiva rigorosa valutazione di impatto ambientale e senza una stima relativa ai maggiori costi energetici da essa indotti per l'incentivazione a quote aggiuntive di traffico su gomma e infine il principio che la costruzione dei nuovi tronchi autostradali va garantita in primo luogo dai proventi del traffico dovendosi destinare le risorse pubbliche in modo prevalente agli interventi di ristrutturazione e manuten-

zione della esistente viabilità ordinaria (statale o no).

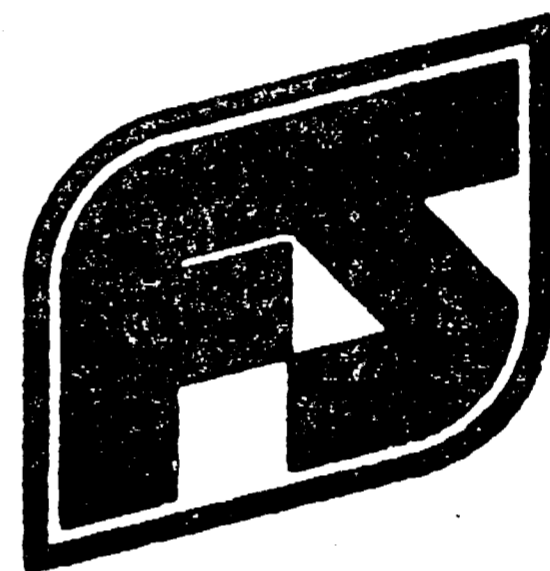
A questo punto è evidente la portata politica dello scontro in atto. È inaccettabile che si attivi, e per di più a quasi totale carico dello Stato, un colossale rilancio delle autostrade, anche di quelle più inutili, senza una valutazione per ogni singola richiesta delle concessionarie del rapporto costi-benefici da condurre secondo rigorosi criteri. È urgente che nel rispetto delle opzioni del Pgt si dia vita ad un vero e proprio laboratorio della spesa pubblica per le infrastrutture di trasporto che eviti sprechi, impedisca operazioni clientelari e indirizzi il necessario flusso di risorse finanziarie agli interventi, nei diversi modi di trasporto e nell'ambito della loro integrazione, di riconosciuta urgenza e necessità. È vera follia dare il via ad un programma di quasi 2000 chilometri di nuove autostrade quando si lesinano alle ferrovie le risorse indispensabili al loro risanamento e al loro rilancio, i nostri porti sono privi delle infrastrutture più elementari di connessione con le ferrovie e con la strada, non si interviene sul sistema aeroportuale ancora in attesa della definizione di uno specifico strumento di programmazione. Non ha senso alcuno arricchire in modo indiscriminato i bilanci delle autostrade in concessione, che poi godranno dei proventi del traffico, con decine di miliardi di danaro pubblico mentre le nostre maggiori città sono lasciate in un degrado che ci pone fuori dei livelli di civiltà degli altri paesi europei, son

prive di tangenziali, di assi di scorrimento, di parcheggi, di sistemi integrati di trasporto (metropolitane pesanti e leggere e efficienti servizi pubblici su gomma) e registrano un progressivo deterioramento del patrimonio storico, dell'edilizia e della qualità stessa della vita. In questo quadro desolante anche la previsione della finanziaria di uno stanziamento di 20 miliardi per ciascuno degli anni 1987-1988-1989 per l'attuazione di progetti integrati nei sistemi urbani, che pure rappresenta una positiva novità rispetto al nulla degli anni precedenti nei charters e nel significato di una selezione per memoria che di scelta assolutamente prioritaria e adeguatamente finanziata.

Maurizio Lotti



## L'Alta Velocità è un sistema



L'Alta Velocità in ferrovia è un sistema. Non è semplicemente un potenziamento della rete, la costruzione di una nuova linea, l'inserimento in orario di nuovi treni, ma è l'impostazione di un modo diverso di trasporto, una nuova concezione del servizio.

Il Sistema Alta Velocità non si limita alla tratta delle città direttamente toccate, ma avrà effetti diffusi sulla maggior parte della rete. Con il sistema AV è il modello di esercizio ferroviario che sarà completamente diverso, come diverso sarà l'orario. Una nuova filosofia che avrà un impatto molto forte sulla clientela. Ne modificherà abitudini, attese, criteri di mobilità. Tra Milano e Roma, tra Roma, Napoli e Battipaglia, per esempio, il viaggiatore avrà a disposizione treni veloci e cadenzati, tutti con le stesse percorrenze. Orario mnemonico, standard costante nei servizi. Dal punto di vista della clientela, Alta Velocità è un nuovo modo di viaggiare. Dal punto di vista tecnico, è un progetto concepito organicamente, che riassetta, riordina, ridistribuisce il traffico ferroviario sull'intero territorio nazionale.

Il sistema AV risponde anche a un concetto di necessità. La costruzione di una nuova linea sulla dorsale Battipaglia-Napoli-Roma-Milano è fortemente motivata dalla saturazione ormai prossima della linea esistente. Alta Velocità o no, altri binari si sarebbero comunque resi necessari per assicurare, e rivitalizzare, le comunicazioni ferroviarie Nord-Sud.

La realizzazione del sistema AV prevede l'uso di tecnologie molto avanzate, ma ancora più avanzati saranno i criteri di gestione. Una prima strategia ha già un nome: traffico selettivo. Che vuol dire treni con le stesse caratteristiche in servizio nella stessa fascia oraria. Nella fascia diurni viaggiatori, in que-

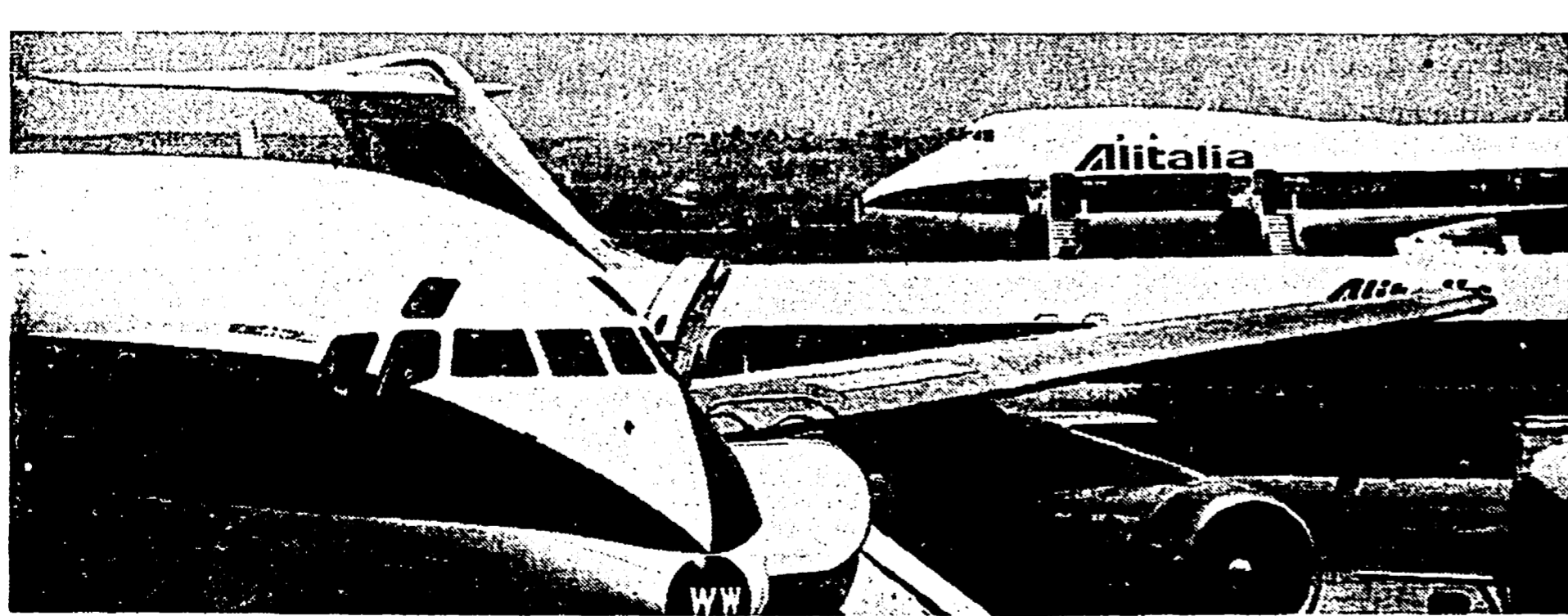
la notturna treni letto e treni cuccette, nonché treni merci che per sagoma e prestazioni non possono circolare sulle altre linee della rete.

La selettività, comunque, non riguarda solo la gestione del traffico. L'Alta Velocità nasce perché c'è la certezza di un mercato potenziale molto inte-

ressante e con significativi margini di recupero di traffico. A questo mercato lo FS intendono offrire nuove opzioni anche sul piano della tariffa. Ad esempio un servizio di prima o seconda classe, perché Alta Velocità non vuol essere un servizio esclusivo ed extra-lusso, ma trasporto qualitativo di massa. Un servizio che preveda tariffe differenziate a seconda delle fasce orarie, con l'obiettivo di riequilibrare il più possibile la domanda.

L'attuazione del sistema Alta Velocità è prevista entro il biennio 1992-93. Per raggiungere questo traguardo non è sufficiente avere treni veloci, infrastruttura d'avanguardia, informatizzazione della linea, diagnostica automatizzata, ecc., ma occorre prevedere anche una nuova strategia di commercializzazione. Una strategia che dovrà coinvolgere una serie di servizi: accessi alle stazioni, prenotazione posti, ristorazione a bordo, comunicazioni telefoniche terra-treno, sistema delle informazioni. Tutti servizi che devono corrispondere alla diversa ottica dell'imprenditore o alla nuova configurazione del viaggiatore, quest'ultimo visto come cliente da convincere o servire, e non solo come utente di un servizio con forti finalità sociali.

Se il criterio industriale riguarda la gestione del servizio, a maggior ragione dovrà informare la fase costruttiva. Ci sono sei anni di tempo per arrivare all'Alta Velocità in Italia, ma molti sono gli appuntamenti intermedi che è necessario non mancare. ETR 500, il treno superveloce italiano, ma anche una riqualificazione complessiva della rete, il rilancio del trasporto merci, il programma Europa, il traffico intermodale: tutte tessere di un unico mosaico in espansione, il sistema ferroviario italiano. Da qui all'Alta Velocità, da qui verso il Duemila.



## L'aereo è diventato un trasporto di massa

Gli aeroporti di Roma arriveranno a 30 milioni di passeggeri e quelli di Milano a 20 milioni - Un'iniziativa dei comunisti nella capitale

L'11 dicembre, all'Hotel Holiday Inn, a Roma, avrà luogo la II Conferenza nazionale del Pci sul trasporto aereo; parteciperanno i lavoratori dell'Alitalia, delle società aeroportuali, del ministero dei Trasporti, dell'assistenza al volo, tecnici, esponenti del governo e del Parlamento. La relazione introduttiva sarà svolta dall'on. Proietti, le conclusioni saranno tratte dal senatore Libertini.

Il trasporto aereo si propone ormai come un trasporto di massa, in condizioni particolari, in rapporto al grande progresso tecnologico, alla sicurezza, alla regolarità e alla accresciuta capacità di trasporto di passeggeri e merci. Le difficoltà registrate nel 1986, in particolare sulle rotte per il Nord-America, in ragione di una con-

giuntura particolare, non intaccano la tendenza di fondo ad un crescente sviluppo. Si calcola che per la fine del secolo gli aeroporti di Roma, che oggi ospitano annualmente 13 milioni di passeggeri, ne ospiteranno 30 milioni, e che gli aeroporti milanesi saliranno dalle attuali 7 milioni di unità sino a 20 milioni. Mentre il treno dovrebbe registrare una forte

espansione nel traffico intercity e nel trasporto merci a lunga distanza, il trasporto aereo diventerà dominante nel trasporto dei passeggeri su distanze eccedenti i 500 chilometri e per determinati tipi di merci. Queste prospettive pongono numerosi problemi, che verranno discussi nella Conferenza. Vi è intanto una sproporzione molto grande

tra il tempo di volo e i collegamenti e le operazioni a terra; superare questa sproporzione vuol dire riorganizzare profondamente l'organizzazione a terra e le gestioni e le strutture aeroportuali. Il sistema di assistenza al volo, sempre più determinante nell'orientare e controllare il volo entra in una fase di sviluppo delicata che coinvolge problemi di tecnologia e di

organizzazione. L'attuale ministero dei Trasporti è indotto a guidare la trasformazione ulteriore del sistema, e la sua riforma sarà uno dei temi della Conferenza, lungo una linea che tende a separare le funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quelle di gestione. Alitalia è cresciuta, ha superato molte difficoltà e si è affermata come un vettore moderno e competitivo. Ma sorgono anche per essa numerosi problemi che riguardano la sua organizzazione, il suo impegno nei charters e nel trasporto merci, le sue capacità di espansione ulteriore. I comunisti sostengono la tesi di una pluralità di soggetti nel sistema del trasporto aereo, come garanzia di rapporto di mercato, e per evitare negative situazioni di monopolio cui Alitalia propende.

## TECNOLOGIA AL SERVIZIO DEL PUBBLICO



Il Consorzio T.T. da anni investe tecnologie e risorse per l'introduzione dell'informatica nella gestione del servizio; fra queste assume oggi particolare rilievo il Progetto S.I.S. (Sistema Informativo del Servizio), giunto alla sua fase realizzativa.

Esso è destinato a gestire il movimento di 200 veicoli (in prospettiva tutta la flotta) grazie al dialogo fra i computer della Centrale Operativa ed i microprocessori di bordo.

Posizione in linea e passeggeri a bordo di ogni veicolo sono utilizzati per una gestione automatica dell'ordinaria amministrazione, nella quale il computer centrale provvede a segnalare al guidatore il momento giusto per partire dal capolinea e la corretta posizione in linea, ed a richiedere gli opportuni verdi semaforici al computer gemello del "Progetto Torino".

I guidatori ricevono informazioni su un display ed inviano messaggi precodificati con l'uso di una tastiera ed inoltre possono entrare in contatto voce con la Centrale Operativa.

Gli operatori centrali intervengono in caso di grave irregolarità, con l'ausilio di tutte le informazioni occorrenti e di strategie appositamente calcolate.

Il 1987 vedrà il sistema, in operazione sperimentale, confrontarsi con gli obiettivi di migliorare la regolarità del servizio per gli utenti, le condizioni di lavoro per gli addetti, le condizioni di gestione per l'Azienda.

