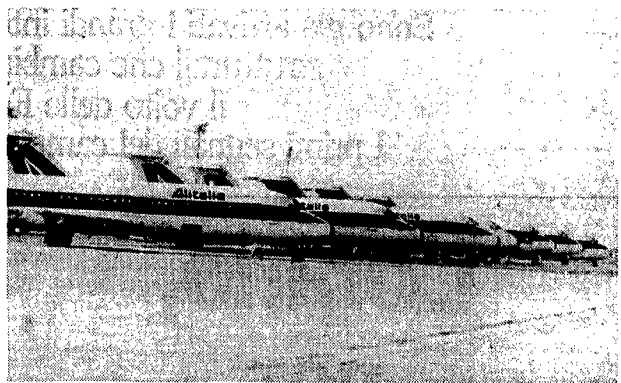
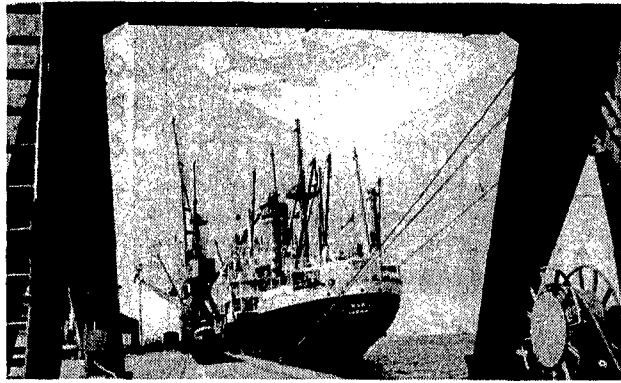
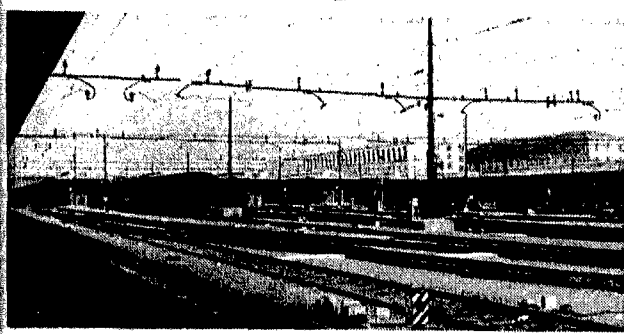


Speciale trasporti



Lucio Libertini su trasporti, territorio e ambiente

Una rivoluzione necessaria

Le questioni che si pongono al nuovo Parlamento: per il responsabile del settore Trasporti, casa e infrastrutture della Direzione del Pci, Libertini, occorre realizzare una radicale modifica del sistema dei trasporti che risponda all'esigenza di ridurre i costi, salvaguardare l'ambiente e il territorio, risparmiare quote consistenti di energia. Ciò sarà possibile se si passa ad un nuovo sistema di tra-

sporti integrato e intermodale e che sia riequilibrato nettamente verso le ferrovie e il mare. Si tratta, in concreto, di spostare quote assai consistenti di traffico dalla strada alla rotaia e al cabotaggio. Il Tirreno e l'Adriatico vanno usati come grandi canali navigabili. Perché in questi giorni si parla di appalti Fs e non di quelli stradali, ancora più scandalosi? Il significato della riforma.

strumenti non disprezzabili, perché ora vi sono investimenti seri per le ferrovie, perché è stata avviata la costruzione di quella nuova legge 151 (Fondo nazionale trasporti) che può essere lo strumento per una nuova politica dei trasporti nelle aree urbane e su scala regionale. Lo schema del Piano generale dei trasporti, che deve essere ora riempito da progetti concreti, va nella giusta direzione pur se in misura insufficiente. Ma sono stati approvati provvedimenti contraddittori con queste scelte (per esempio il piano autostradale), e i provvedimenti positivi non si attuano, o si attuano male. In alcune città le amministrazioni di sinistra, operando contro tendenza e senza appoggi dello Stato, hanno compiuto delle scelte importanti, ma necessariamente parziali. Non siamo a zero, ma non siamo neppure a mezzo del guado: siamo proprio all'inizio del guado.

Il voto del 14 giugno ha certamente indebolito la riforma dei trasporti, perché ha consolidato le forze che in prevalenza sostengono questo sistema, e ha ridotto la forza del Pci, perno della riforma. Di più, temo che si accresca la divaricazione tra le grandi forze politiche che non vogliono cambiare strada e il velleitarismo di piccoli gruppi: qui si instaura una dialettica perversa che non favorisce davvero le concrete e grandi soluzioni innovatrici. Ma ci sono anche elementi positivi, al di là della frammentazione e della riduzione numerica della forza della sinistra in listarelle e in gruppetti. C'è una crescita della coscienza ecologica che aiuta la causa della riforma: e, se noi teniamo saldo il timone sulla rotta giusta e facciamo la nostra parte, anche posizioni utopistiche possono essere utili, sono uno stimolo utile. E, soprattutto, vi è la forza delle cose, la forza delle contraddizioni, e la coscienza crescente che ne ha l'opinione pubblica.

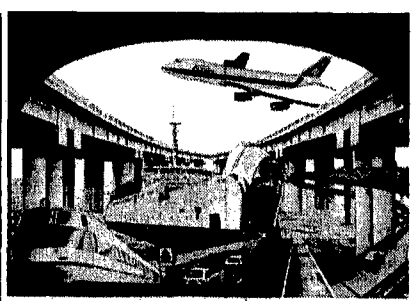
Un'ultima domanda. Il rilancio ferroviario è stato un obiettivo essenziale del Pci. Sono stati ottenuti, l'hai detto, grandi investimenti e una legge di riforma. Ma non si vedono risultati, e anzi le ferrovie in questi giorni sono al centro di una sorta di scandalo nazionale. Quale giudizio si deve dare di tutto ciò?

ne mancano molti decisi perfino nel 1981 abbiamo avuto molta pazienza con il nuovo Ente, nella sua prima fase di fondazione, ma ora questa pazienza si è esaurita. Per questo abbiamo chiesto un dibattito a tutto campo, in Parlamento, sulla situazione ferroviaria e punteremo mesorabilmente il dito su difetti, limiti, ritardi. So bene - conclude Libertini - che questi problemi sono usati strumentalmente da chi vuole in realtà bloccare il rilancio delle ferrovie. Significativi sono gli attacchi di certi giornali, che poi taccono su tutto quel che di gravissimo accade nel campo dell'auto e delle autostrade. Significativo che, invece di fare emergere i veri vizi dell'Ente Fs, lo si accusi di fare la pubblicità, come fa ogni altra azienda seria, dalla Fiat all'Alitalia. Ma una critica forte all'Ente, indirizzata in modo costruttivo, condotta insieme alla battaglia contro il grande scandalo autostradale aiuterà le ferrovie più della tolleranza. È ora di cambiare, e la nostra lotta sarà incisiva in questa direzione.

CLAUDIO NOTARI

Quali problemi si pongono nella nuova legislatura per il sistema dei trasporti e la sua incidenza sul territorio e sull'ambiente? Ne ragioniamo con il senatore Lucio Libertini, responsabile del settore trasporti, casa, territorio e infrastrutture della Direzione comunista, chiedendogli anche quali siano i terminali nei quali il Pci affronta questo nodo complesso di problemi.

to), ma con le ferrovie, i metri pesanti e leggeri, i sistemi di trasporto integrato e intermodale che si sconfiggerà il totale predominio della motorizzazione privata nelle maggiori aree urbane.



Ereditiamo dalla nuova legislatura la grande questione che avevamo posto con iniziative di legge, programmi, proposte politiche: un'azione che si è concretata con l'astruconismo e il carattere retrogrado del pentapartito, anche se su questo terreno si erano realizzate convergenze con forze di sinistra esterne ed interne al governo. Occorre realizzare una radicale modifica del sistema dei trasporti, che risponda alla triplice esigenza di ridurre i costi, salvaguardare l'ambiente e il territorio, risparmiare quote consistenti di energia. Queste tre esigenze, come si sa, possono essere salvaguardate se si passa ad un nuovo sistema di trasporti integrato e intermodale, e che sia riequilibrato nettamente verso le ferrovie e il mare. Si tratta, in sostanza, di spostare quote assai consistenti di traffico dalla strada alla ferrovia e al cabotaggio (ossia il Tirreno e l'Adriatico come grandi canali navigabili); e di instaurare una programmazione e un sistema che evitino duplicazioni tra i vari modi di trasporto. Ad esempio non ha nessun senso che un camion vada su strada dalla Sicilia a Milano. Dunque è assai più opportuno che esso, o ancora meglio la sua cassa, faccia il viaggio essenzialmente su nave o su treno (o parte su nave e parte su treno) e che la gomma sia usata solo per le congiunzioni terminali. Se si adottassero certe soluzioni sarebbero eliminate molte cause della congestione, i costi dei trasporti (che incidono dal 6% al 22% sui prodotti finiti) verrebbero compensati su scala internazionale, e si risparmierebbe tanta energia quanto ne producono le centrali nucleari delle quali si è discusso in questi anni.

Tutto ciò richiede opere, investimenti. Non ti sembra?

Certamente, senza massicci investimenti e grandi opere quella svolta non avverrà. Solo piccoli gruppi di estremisti possono immaginare che il problema si risolva con i divieti. Milioni di persone hanno crescenti esigenze di mobilità, e queste o sono soddisfatte con l'attuale sistema, andando incontro a congestioni paurose, e sprechi economici ed energetici, o richiedono sistemi alternativi che non si costruiscono con la bacchetta magica. E quando parliamo di nuova qualità dello sviluppo questo precisamente intendiamo.

A questo proposito, quale giudizio dai di coloro che vorrebbero bloccare ogni costruzione viaria?

È una richiesta priva di senso, perché la rete viaria ha bisogno di importanti razionalizzazioni, anche in ragione di intollerabili strozzature. La richiesta giusta è che la rete viaria sia razionalizzata, nel quadro di un programma complessivo che preveda non un aumento del traffico su strada, ma una sua riduzione percentuale a favore delle ferrovie e del mare. È questo già un obiettivo gigantesco, come sa chiunque conosca le cifre e il loro valore. Dati gli aumenti dei flussi di traffico, se le ferrovie si adoperassero in dieci anni il trasporto merci (da 18 a 36 miliardi di tonnellate chilometro) la percentuale del traffico viario diminuirebbe di poco, e quel traffico crescerebbe in assoluto. Eppure il raddoppio del potenziale ferroviario di trasporto, per il quale ci battiamo, è già un obiettivo che richiede un immenso sforzo. Il problema concreto che dobbiamo fronteggiare è come bloccare il massiccio tentativo di rispondere ai problemi del trasporto con un nuovo gigantesco piano autostradale. Ciò può essere fatto solo sviluppando scelte alternative ferroviarie, marittime, idroviarie, e razionalizzando poi la rete viaria. Se ci arroccassimo nei velli assottigliati saremmo solo travolti dalla forza delle cose. Ci nutriremo di frasi ad effetto e la realtà andrebbe in direzione opposta.

Ma lungo questa direzione quali risultati sono stati raggiunti? Non mi sembra si possano vantare grandi successi.

I risultati sono modesti, non proporzionati al nostro impegno, alle nostre lotte, ai nostri progetti. Abbiamo ottenuto

Gli scioperi nei servizi: non serve l'autoritarismo

La moltiplicazione degli scioperi nei trasporti, promossi da una grande quantità di organizzazioni diverse, anche assai piccole e corporative, ha riproposto all'opinione pubblica il tema della regolamentazione del diritto di sciopero. Da più parti si avanzano proposte, e il segretario della Uil, Benvenuto, chiede addirittura la regolamentazione per legge, subito. Sono di fronte due diritti, di pari intensità e fondatezza: il diritto di sciopero, cardine di un sistema democratico, e il diritto dei cittadini ad usufruire di servizi vitali con continuità e certezza, senza rimanere di continuo ostaggio delle decisioni di piccole minoranze. Quei due diritti vanno entrambi salvaguardati. Difficile e importante è stabilire il loro punto di equilibrio. L'idea di risolvere tutto con un intervento drastico che dall'alto, per legge, delinea la gabbia entro la quale si esercita il diritto di sciopero, è, prima di tutto, velleitaria. Una soluzione di questo genere, prima di andare in porto, susciterebbe un putiferio assai maggiore di quello che si vorrebbe evitare, e, successivamente, si scontrerebbe con una opposizione che può usare mille mezzi regolamentari e non regolamentari, letali per i servizi. È una strada che ha una sola logica, reazionaria: una progressiva escalation di repressioni al cui termine vi sono sostanziali limitazioni della democrazia.

Se si vuol rimanere nel terreno democratico, la sola via è invece quella di partire dal consenso: una via faticosa, come è sempre in democrazia, ma priva di quei rischi. Si dice: si ma i codici di autoregolamentazione esistono e non funzionano, sono una esperienza fallita. Ed invece ad una vera e propria autoregolamentazione non siamo ancora pervenuti. Ai codici in vigore, adottati in alcuni contratti di categoria, mancano due requisiti essenziali: il consenso attivo e partecipato di tutti i lavoratori, e le norme che regolamentano i doveri della controparte, le cui gravi inadempienze sono spesso la causa essenziale degli scioperi. Rimane dunque da percorrere la strada maestra, della quale si parla da alcuni anni: definizione dei codici, che comprendono norme precise per la controparte, e consultazione tra i lavoratori conclusa da un referendum. L'approvazione dei codici, in questo caso, deve avvenire con il voto, e con una maggioranza assai qualificata (non il 51% né il 60%). Ciò richiede naturalmente una reale battaglia politica tra i lavoratori, alla base, e il ristabilimento di un effettivo rapporto di fiducia tra lavoratori e sindacato.

Il nodo centrale è l'orientamento dei lavoratori. Sino a che tanti di essi continueranno a vedere nell'autoregolamentazione un capio che si vuol mettere loro al collo per limitare il potere contrattuale, e alimentano questo sospetto con la sfiducia nei sindacati, quel nodo non sarà sciolto. Benvenuto, prima di invocare la legge, dovrebbe porsi il problema della rappresentatività del sindacato, davvero scarsa in tanti settori.

L'autoregolamentazione - ecco il punto - non deve essere vista come un sacrificio che i lavoratori dei servizi fanno sull'altare degli interessi dell'utente, sapendo poi che questo sacrificio va ad alimentare l'arroganza e le inadempienze della controparte. Occorre invece collocarla come un momento di un grande movimento di lotta e rivendicativo, che ha bisogno della comprensione degli utenti e perfino del loro appoggio: che deve trovare forme di iniziativa incisiva che non sono sempre e necessariamente lo sciopero ma siano davvero cogenti per la controparte, e non si ribaltino come un boomerang sui lavoratori. Ciò che consentirà di sciogliere i nodi è la chiarezza sulla strategia rivendicativa, l'aderenza del sindacato alla realtà del lavoro, e quindi la comprensione degli interessi generali al di là degli episodi. Non capire che gli scioperi selvaggi nei servizi sono espressione della crisi e del degrado della società (che si è espresso anche nella frammentazione, spesso assurda, del voto) e della crisi di fiducia tra i lavoratori, le istituzioni e anche le loro istituzioni, vuol dire avvitarsi in una crisi che interventi autoritari possono solo aggravare.



Società Esercizi Aeroportuali spa
Aeroporti di Milano Linate
Milano Malpensa

MALPENSA 2000

L'infinito futuro degli aeroporti

