



Viabilità: il Parlamento deve rivedere immediatamente il programma decennale

Il Pci reclama un effettivo coordinamento del sistema dei trasporti

Un piano da cambiare

ROMA Al momento di esprimere il parere sullo schema di Piano generale dei trasporti, il Pci ne denunciò i molteplici limiti: l'incompletezza e le carenze di alcune scelte. Fu merito nostro se in tale piano nella sua ultima versione, si sono delimitate in modo meno generico alcune indicazioni di fondo per farne uno strumento utile a condurre un settore cruciale dell'economia nazionale entro una logica di programmazione e a promuovere il passaggio ad un nuovo sistema dei trasporti, integrato e intermodale basato sul rilancio della ferrovia dell'economia marittima e del trasporto urbano. All'inizio della nuova legislatura va subito riaperto un serrato confronto col futuro governo per accelerare l'attuazione di quegli obiettivi traditi in progetti, in finanziamenti in opere.

Nessuna illusione che quei obiettivi siano di facile conseguimento. Conosciamo bene i formidabili interessi in campo, protesi, con ogni mezzo, a salvaguardare e ad accrescere l'attuale schiacciante predominio della strada. Abbiamo ben presenti, e le abbiamo puntualmente denunciate, le gravi contraddizioni tra le opinioni del Pci e l'operare concreto della disolata maggioranza di governo e in particolare del suo ministro dei Lavori pubblici. Emblematico in tal senso è il monumentale piano decennale della viabilità ispirato al massiccio rilancio del settore autostradale. Contro tutto questo ci siamo battuti e abbiamo proposto nostri progetti alternativi. Qualche risultato è stato ottenuto. Di essi ci sono noti i limiti e la stessa precarietà è proprio questa consapevolezza che ci consiglia di utilizzare quanto di positivo si è conquistato con il Pci che, in quanto piano processo, può ulteriormente essere migliorato

con modifiche e aggiornamenti. Ecco perché vanno evitati i giudizi sommari e i quidam. Non a caso alcune forze politiche a cominciare dalla Dc hanno inteso assennare al Pci il significato di una mera esercitazione accademica negandogli la valenza di riferimento cogente per il complessivo flusso di risorse pubbliche e private dirette nei vari comparti del trasporto. Il confronto va spostato ora sulle questioni di merito e questo il modo per non vanificare il positivo che si è strappato per non affossare sin dal suo nascere il tentativo di programmazione, per dare risposte nuove alla accelerata crescita della domanda di trasporto. I temi dell'ambiente, della lotta agli inquinanti, delle risorse territoriali e finanziarie possono contare su nuove attenzioni e sono entrati nel nuovo Parlamento con accresciuta forza e più ampia rappresentatività. Di tutto questo siamo stati parte attiva, ci sentiremo meno isolati rispetto al recente passato, sarà possibile riprendere con rinnovato vigore alcune nostre critiche verso il tipo di sviluppo in atto di cui gli squilibri tra le diverse modalità di trasporto sono espressione tra le più evidenti, e rilanciare le nostre proposte.

È nostro intendimento rimettere in discussione la politica e i programmi di investimento relativi alla viabilità così come definiti dalla precedente maggioranza di governo. L'occasione per fare ciò è ormai prossima.

Le competenti commissioni di Camera e Senato debbono pronunciarsi sull'aggiornamento tecnico-economico del piano decennale della viabilità e sul primo stralcio attuativo dello stesso. Nel mese di luglio, inoltre, l'Anas presenterà il secondo stralcio attuativo a valere per le previsioni

La Camera e il Senato debbono pronunciarsi sull'aggiornamento tecnico-economico del piano decennale della viabilità. Da riscrivere tutto il capitolo delle autostrade. Il Pci per un effettivo coordinamento degli interventi. Il Piano generale dei trasporti è uno strumento utile a condurre un settore cruciale dell'economia nazionale entro una logica di programmazione. Un obiettivo non facile: basta pensare al piano della viabilità ispirato al massiccio rilancio del settore autostradale. Occorrono risposte nuove alla crescita della domanda di trasporto.

MAURIZIO LOTTI



dei livelli di servizio a cominciare dalla sicurezza al completamento dei grandi itinerari longitudinali e trasversali del paese.

L'inseguirsi dei diversi piani e programmi di intervento (ne sono in corso ben quattro) ha determinato un inestricabile groviglio che consente ampi spazi alla autonomia determinata dal governo e dell'Anas e impedisce a Parlamento Regioni Province e Comuni di esercitare una apprezzabile funzione di controllo e di indirizzo. Deve cessare questo gioco delle scatole cinesi tanto caro ai titolari dei ministeri dei Lavori pubblici. De-

ve essere possibile conoscere in modo certo qualunque sia lo strumento programmatico che prevede la natura di ogni singola opera la fase di progettazione, il suo costo, i finanziamenti assegnati i tempi previsti di esecuzione, la sua redditività e coerenza con la complessiva logica di sistema derivante dalla relazione con le altre modalità di trasporto. Vanno garantite la certezza e la trasparenza delle procedure di affidamento dei lavori con norme che assicurino certezza e possibilità di penetrazione di controlli.

Le opere di maggiore dimensione vanno sempre sot-

toposte ad una preventiva rigorosa e vincolante valutazione di impatto ambientale.

L'Anas va riformata per recuperare funzionalità ed efficienza, per un rapido e pieno utilizzo delle risorse finanziarie ad essa affidate, per porre rimedio alle gravi carenze (come la progettazione) che sono causa di ritardi e disordine di costi e benefici economici e sociali di ciascuna opera e della relativa priorità. Le risorse che in tal modo verrebbero a liberarsi potrebbero più utilmente essere destinate alla viabilità ordinaria al miglioramento della mobilità nelle aree urbane e alla loro riqualificazione.

Sono questi i temi sui quali il Pci in Parlamento e nel paese esplicherà il proprio impegno. I problemi posti dall'impressionante aumento della motorizzazione privata e dall'abnorme dimensione del trasporto merci su gomma aggravati da un sistema della viabilità ordinaria oggi in gran parte in disarmo e inadeguato, non si risolvono attivando una specie di guerra ideologica.

Il vero terreno su cui agire è quello della programmazione degli interventi nella logica del trasporto integrato e intermodale e dell'offerta di valide alternative alla strada e all'uso del mezzo privato. E questo anche, il modo più serio per conciliare le ragioni dello sviluppo, che comportano una crescita della domanda di mobilità delle persone e delle merci, con quelle del territorio e dell'ambiente.

Non diamo per irrevocabili le scelte già compiute. Esse possono ancora essere capovolte.

Per quanto ci riguarda non ci sentiamo né rassegnati né impotenti. La partita per una diversa politica dei trasporti e di governo del territorio è ancora aperta, anche se gravi (e alcune irreversibili) sono le compromissioni. Può essere vinta se vi sarà un'ampia mobilitazione di forze e intelligenze contro lo spreco delle risorse finanziarie e territoriali e se la cultura della programmazione saprà esprimere una concreta e costruttiva capacità di proposta.

Al cabotaggio il 10% del traffico stradale

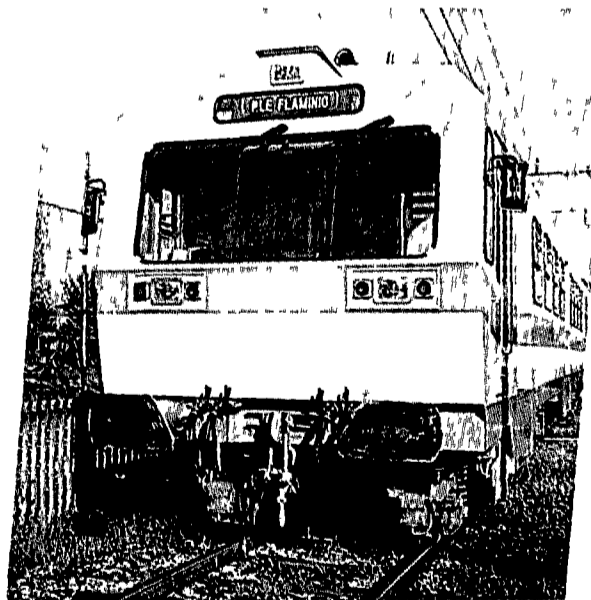
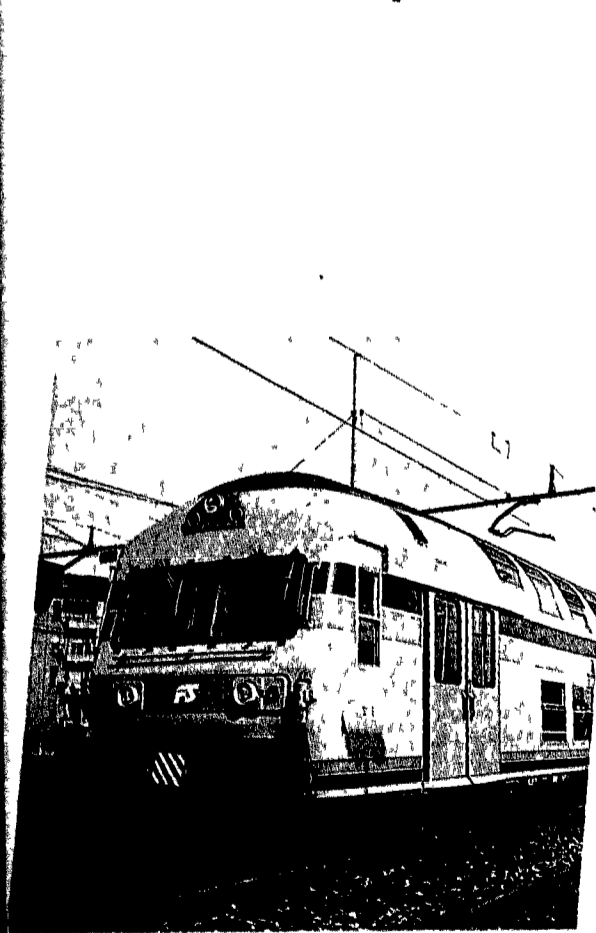
ROMA La «battaglia» del porto di Genova combattuta per mesi con lo scopo tutto politico di liquidare quella compagnia portuale e dare avvio ad un processo più generale di ridimensionamento delle organizzazioni dei lavoratori nei porti italiani si è conclusa con un nulla di fatto, grazie alla tenacia e alla intelligenza dei lavoratori e dei comunisti genovesi. Dispersi i lumi di una campagna propagandistica alimentata con ogni mezzo dal grande padronato e da settori cospicui del pentapartito sono riemersi i problemi reali e questi problemi dovranno essere finalmente affrontati se si vorrà realizzare un rilancio dell'economia marittima italiana, e tuttarla fuori dalla condizione di emarginazione nella quale si trova cogliendo anche le occasioni favorevoli della congiuntura internazionale. Tra questi problemi ci sono certo quelli relativi alle gestioni portuali, il ruolo sempre più spiccato di impresa che dovranno assumere le compagnie portuali per assolvere il loro ruolo di organizzazione del ciclo del lavoro, la conciliazione degli elementi di solidarietà che sono propri della storia di questa categoria e le nuove esigenze di produttività e di competitività. L'esperienza italiana ed europea prova che non si adatta ai porti, per ragioni strutturali, modello della grande fabbrica di salariati. La vera alternativa è tra la capacità delle compagnie di essere appunto davvero imprese, efficienti e competitive e le autonomie funzionali, lo spezzamento dei poteri tra più soggetti e la fine del loro carattere pubblico, l'assoggettamento a interessi particolari che sovente contraddicono quelli nazionali e collettivi.

Ma non ci sono certo davvero solo le gestioni portuali, come pure si è cercato di far credere. L'economia marittima che in Italia è un settore cruciale e può diventare fondamentale è un sistema complesso, nel quale interagiscono strutture e gestioni portuali, raccordi viari e ferroviari, grandi linee di comunicazione terrestre, flotta, cantieri, negoziati internazionali. È parte dell'economia marittima è, in Italia, l'attuazione di quel progetto di cabotaggio, fermo da anni nei cassetti ministeriali, che dovrebbe trasformare Adriatico e Tirreno in due grandi canali navigabili interni, trasferendo sulle linee navali quelle importanti del traffico merci che oggi ingolfano le nostre strade.

Nel governo si deve cercare una direzione operativa che non può essere quella dell'attuale, obsoleto, ministero della Marina mercantile, ma piuttosto un settore di un nuovo ministero dei Trasporti che, liberato di impropri compiti gestionali, unifichi le competenze e divenga davvero il «cervello pensante» di un sistema complesso. Deve essere definito un programma di sviluppo dell'economia marittima che non si limiti ai porti o alla flotta, ma definisca tutte le componenti del sistema e le loro interazioni.

Da anni i comunisti si battono in questa direzione, con proposte, programmi, leggi. Ma se i risultati sono stati scarsi e perché nel governo si è sempre trovato un muro di gomma fatto non solo di indolenza, pigrizia, burocrazia, ma di precisi e potenti interessi legati a logiche diverse. Ancora nell'ultima Conferenza nazionale dei trasporti, il ministro in carica (Signorile) accolse una nostra non nuova richiesta, fare un primo passo, predeterminare il riparto del traffico tra i vari modi di trasporto, attuare un programma per trasferire dalla strada al cabotaggio il 10% del traffico merci. Ma non ci sono passati mesi senza che nulla sia stato fatto, e non a caso.

la nostra esperienza viaggia su rotaia



FIREMA Consortium Engineering