

Come adeguare questo sistema di trasporto a una domanda in prepotente sviluppo

Un italiano su 20 si sposta in aereo

SILVANO RIDI

Il trasporto aereo ha assunto anche da noi, in Italia, il carattere di un trasporto di massa. L'incremento del traffico aereo, dei passeggeri e delle merci, è stato rapido in questi ultimi anni. Il mezzo aereo trasporta oggi qualcosa come il 5 per cento dell'insieme dei passeggeri. Su molte «relazioni» la sua incidenza supera di gran lunga quella di altri modi di trasporto nel turismo, per la crescente diffusione dei voli charter l'aereo è divenuto il mezzo essenziale. L'aumentata concorrenzialità tra i vettori e la liberalizzazione tariffaria ormai alle porte (in Europa questa avrebbe dovuto essere introdotta in modo graduale a partire da ottobre di quest'anno. È saltata a causa dell'insorgenza del contenzioso anglo-spagnolo su Gibilterra, ma ciò non impedirà, comunque, che essa diventi piena con il 1992) fanno ritenere assai realistici le stime che indicano nel 6,5-7 per cento - mediamente - l'incremento del traffico passeggeri nei prossimi 14 anni.

Il carattere assunto dal trasporto aereo e le prospettive del suo ulteriore consistente sviluppo, ripropongono in termini di assoluta urgenza il nostro paese, il superamento di strozzature assai gravi e che se non affrontate, potrebbero precipitare tutto il sistema nella congestione e nel caos. Lo stato delle nostre strutture a terra, in generale, e nei due scali intercontinentali in particolare, esemplifica il divario intollerabile che tuttora persiste nel nostro sistema tra la riduzione dei tempi di volo e l'aumento dei tempi di collegamento a terra. E nonostante siano sotto gli occhi di tutti: la congestione e il basso livello di «comfort» offerto dalle nostre aerostazioni; l'arretratezza dei sistemi di imbarco; la mancanza di strutture fisiche intermodali; i raccordi agili con le altre infrastrutture in grado di assicurare ai passeggeri la necessaria penetrazione veloce che il sistema comporta: l'atteggiamento e la pratica di governo rimangono tuttora attestati alle politiche dei rinvii e alla mediazione di formidabili interessi privati in conflitto fra loro.

La seconda conferenza del Pci sul trasporto aereo, la mozione pre-

sentata dai senatori comunisti sui criteri di adeguamento nell'aeroporto intercontinentale della Malpensa con le esigenze strategiche del sistema del trasporto aereo nazionale, le proposte per modificare, snellire le procedure e pianificare gli impegni di spesa, intrecciano in modo coerente l'organico, linee, obiettivi e priorità fondamentali per un programmato ed efficiente sviluppo del comparto in sintonia con le coordinate del piano generale dei trasporti. Queste importanti ed intelligenti indicazioni continuano però a rimanere inascoltate, a scivolare come l'acqua sul vetro. Le intollerabili litanie a fronte dei problemi di tale rilevanza ci caricano di ulteriori e grandi responsabilità e non solo quelle, a cui faremo rapidamente fronte, di rappresentare l'entrata in campo di soggetti sociali e delle loro organizzazioni in quanto direttamente anche più esposti ai rischi, non improbabili, di ricadute negative sui livelli di occupazione e sulle condizioni di lavoro, ove dovessero persistere gli attuali andazzi.

Obiettivo nostro è quello di incalzare e stringere il governo a decisioni su alcune fondamentali priorità. Innanzitutto quella di realizzare in tempi certi tutte le opere di interventi sul territorio necessari per l'attuale direzione generale dell'intercontinentali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa. In secondo luogo, per venire in tempi accelerati a quel salto di qualità che ormai si impone alla nostra compagnia di bandiera. Proprio perché verranno presto meno le condizioni di monopolio nel trasporto aereo che l'hanno fin qui protetta, per non essere travolta, l'Alitalia deve saper affrontare con lungimiranza i limiti più vistosi della sua strategia, deve portare alla luce del sole le tensioni che oggi attraversano il suo «staff». E so-

prattutto deve abbandonare le politiche degli sprechi, del livello anormale dei costi generali, le forti discriminazioni politiche in certe direzioni e tutte quelle pratiche clientelari che, sotto il manto dell'apparente rigore, hanno ispirato condotte repressive nelle relazioni industriali. Vanno al contrario sviluppate: una moderna politica tariffaria per impedire che l'attuale condizione di monopolio o di «deregulation» limitata faccia gravare sugli utenti costi indebiti; le attività caratteristiche sinora gravemente trascurate nonostante le condizioni oggettive favorevoli; il trasporto merci per il quale, al di là delle favorevoli prospettive di sviluppo, esiste già oggi una domanda significativa.

Gli altri nodi prioritari su cui stringere il confronto in questi mesi, al fine di strappare decisioni chiare ed impegnative, sono costituiti dalle normative sul terzo livello e dal riordino istituzionale.

Sulla prima questione c'è da dire che non è ancora chiaro quello che si sta pasticciando in Cgilviva. Noi tenderemo ad imporre quanto, con nettezza ed efficacemente, ebbe a sintetizzare il compagno Libertini nella seconda conferenza sul trasporto aereo: si facciano pure avanti gli imprenditori del terzo livello, ma non pensino di vivere neppure per un solo minuto sulle spalle dei contribuenti dello Stato e delle Regioni.

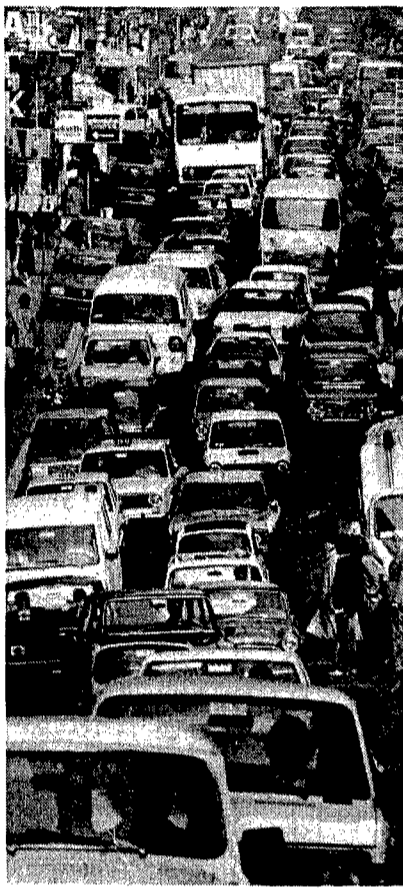
Sul riordino istituzionale le nostre impostazioni mirano a rigettare le ipotesi contenute nel disegno dell'ex ministro dei Trasporti: la suddivisione in due tronconi dell'attuale direzione generale dell'aviazione civile. Va imposta, al contrario, un'unica direzione generale, qualificata e in grado di assolvere unicamente a compiti di indirizzo e di programmazione. Scorporando da essa tutte le attività gestionali le quali vanno ricondotte ad altri soggetti: le società aeroportuali, l'azienda di assistenza al volo, i vettori, eccetera, in una logica appunto di pluralità di soggetti e di autonomia di questi, per evitare intrecci confusi e abnormi e incontrollabili carrozzoni.



Anche con le supermulte invasioni di auto e i mezzi pubblici continuano ad annasparsi

Una nuova politica per le città

FRANCO GIUSTINELLI



ROMA. La situazione del traffico in tutte le grandi città è ormai arrivata a un punto limite, ma anche la crisi delle medie e piccole realtà urbane desta non poca preoccupazione. Le risposte però raramente centrano il problema, a cominciare dai reiterati decreti legge del governo sulle cosiddette supermulte che non colgono assolutamente l'esigenza centrale di dare vita ad una politica organica, per il territorio e l'ambiente, che non mortifichi il diritto dei cittadini alla mobilità e ad una diversa qualità della vita. Siamo anzi all'assurdo. A Roma, di fronte agli insopportabili tassi di inquinamento acustico ed atmosferico, il magistrato minaccia di sostituirsi al sindaco inerte: i monumenti, aggrediti dai fumi di scarico, sono sottoposti a danni crescenti e irreversibili; le auto private hanno invaso i marciapiedi, mentre il mezzo pubblico continua a viaggiare ad una velocità media teorica attorno ai 10 km l'ora. I comunisti tre mesi fa, in una conferenza nazionale, hanno presentato il loro «Progetto per la riorganizzazione del sistema dei trasporti nell'area metropolitana di Roma». È un complesso organico di provvedimenti fondati sul patrimonio di elaborazioni della passata giunta di sinistra e su di una nuova consapevolezza della centralità della riorganizzazione delle aree metropolitane come grande questione nazionale. Intervenire come essi propongono significherebbe, nella sola capitale, mobilitare risorse aggiuntive per 10.000 miliardi, ma i benefici sarebbero enormi.

A Bologna il comune dà corso ad un piano di pedonalizzazione del centro storico che viene ferocemente osteggiato dal «Carlinio» che però, successivamente, di fronte alla positiva accoglienza dei cittadini, cambia registro.

A Perugia la giunta di sinistra, visto l'esito incoraggiante del primo esperimento basato sulla combinazione parcheggio di scambio-scale mobili, decide di appaltare un altro sistema di risalita verso il centro.

Ad Orvieto la giunta di sinistra ha avviato la realizzazione di un primo stralcio, finanziato con il Fio, di un più generale progetto di mobilità alternativa, che prevede, tra l'altro, il ripristino dell'antica funicolare, come momento essenziale di un disegno che punta alla salvaguardia della Rupe e dei suoi monumenti e alla valorizzazione dell'intero tessuto urbano.

Se ci riportiamo alla esperienza di governo dei comunisti nelle grandi città, o a quella delle zone dove più radicato è il loro insediamento politico, sempre troviamo - su questi temi - impegni di grande impegno ed interesse. Per cui ci sembra quanto meno azzardata la tesi di una disattenzione delle giunte di sinistra ai problemi del traffico: la realtà è ben diversa e conferma, ancora una volta, che non si è trattato tanto di carenza di idee o di progettualità, quanto di risorse, a seguito del prolungato attacco centralistico alla finanza locale. È invece assai grave che gran parte di questo intenso lavoro sia stata fatta cadere dalle maggioranze pentapartite, che si sono insediate dopo l'85.

Ora noi vogliamo riproporre, in tutta la loro urgenza e chiarezza, quelle scelte, che consideriamo di significato strategico e che sempre più decisamente si contrappongono alla politica, tipo anni 50, di un indiscriminato sviluppo delle autostrade e del mezzo privato, secondo gli interessi del monopolio dell'auto.

Valgono, a tale proposito, le considerazioni con le quali, nella conferenza nazionale del marzo 1985 «Cambiamo la città», il Pci sintetizzava la questione del trasporto urbano:

1) Crisi della città e crisi del trasporto si intrecciano e prospettano priorità nelle priorità. Si impone una politica per il rilancio e l'organizzazione del trasporto urbano: quella quota, cioè, del trasporto nazionale che assorbe più risorse pubbliche e private, più consumi emer-

getici, e provoca maggiori danni all'ambiente naturale e storico.

2) Promuovere investimenti per nuovi sistemi di mobilità nelle città è la condizione per ridurre i costi di gestione e, insieme, migliorare il livello dei trasporti e della città.

3) Le aziende di trasporto, da soggetti orientati esclusivamente alla produzione di un servizio, si devono trasformare in soggetti orientati anche al mercato, capaci di operare in un quadro decisionale unitario - attraverso la modifica della legge 151 del 1981 e avendo a riferimento il Piano Generale dei trasporti e quelli regionali - per un più incisivo ruolo del mezzo pubblico.

È quella strategia che, operando un vero e proprio salto di qualità rispetto agli approcci settoriali del passato, Alessandro Natta puntualmente, in termini molto precisi: «Non è più possibile presentare i problemi delle aree urbane - coi grandi, complessi e acuti - a pezzi e bocconi, isolando ciascuna tessera del mosaico con l'assillo continuo dell'emergenza. È tempo di pensare, di discutere, di progettare nei termini di un sistema integrato nel quale si intrecciano casa, trasporti, comunicazioni, servizi, con reazioni e riflessi reciproci...»

Il governo, come abbiamo visto, continua invece a muoversi in tutt'altra direzione, a cominciare dalle trascurabili risorse destinate dalla legge finanziaria '87 alla realizzazione dei «progetti integrati».

Lo stesso decreto legge 833 del 1986, convertito con modificazioni, non fa eccezione a questa logica: i disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto sono ripianati a tutto l'86, ma di programmazione delle risorse per l'avvenire nemmeno si parla e non se ne parlerà chissà per quanto tempo.

Rovesciare questa logica, cambiarla nel profondo, è il senso della sfida che come comunisti intendiamo rilanciare a tutte le altre forze politiche preoccupate delle sorti della città, nel momento di avvio della nuova legislatura.

tecnologia e tradizione viaggiano insieme

S **SOCIMI**

Direzione e Uffici: 20156 Milano - via Varesina, 115 - Tel. 02/3009.1 - Telex 323564 Socimi I
 Stabilimenti: Arlungo/Milano - Binasco/Milano - Brescia - Gazzada Schianno/Varese - Sassari

treni in lega leggera per MM1

treni con azionamento ad inverter per MM2

futuri treni per MM3