



**Il documento**  
Un contributo  
alla convenzione  
programmatica

**Politiche dei comparti**  
La sfida ferroviaria  
Comunicazioni su gomma  
marittime e aeree

**La spesa pubblica**  
Le grandi opere  
Lavori più celeri  
Appalti, questione morale

# Trasporti, una questione nazionale

La questione dei trasporti non è oggi settoriale o particolare. Costituisce, invece, un tema fondamentale dell'economia e della società per la sua forte incidenza sul territorio, sull'ambiente, sui costi del sistema produttivo, sul bilancio energetico e sulla sua struttura. Inoltre nuove condizioni di scenario investono questo grande comparto, che occupa direttamente un milione di lavoratori e indirettamente un'area assai più vasta, e inducono enormi trasformazioni che incideranno a breve termine sulla vita del paese.

**La crisi dei trasporti in Italia, le sue origini**

I trasporti in Italia sono fondati su di una schiacciante prevalenza della gomma, un modo che assorbe oltre l'80% del flusso delle merci e gran parte del flusso dei passeggeri. Ed è conosciuta, altresì, dall'assenza o dalla limitatezza di integrazione e di interconnessione tra i vari modi di trasporto.

I calcoli effettuati dalla segreteria del Piano generale dei trasporti provano che, ove questa tendenza non venisse cambiata, prima della fine del secolo la prevalenza del trasporto privato su gomma raggiungerebbe il 95%, caratterizzando l'Italia come l'unico paese monomodale in Europa. E ciò - lo si deve porre in grande evidenza - avverrebbe in relazione ad un flusso di passeggeri che sarà crescente (il 30% in più) ma soprattutto di un flusso di merci che, attorno alla fine del secolo, dovrebbe avere un incremento superiore al 45%.

Le conseguenze di questa realtà e di questa proiezione nel futuro sono gravissime per il paese. Esse significano paurosi processi di congestione, di inquinamento, di insicurezza;

adossano all'economia italiana costi additivi che la spingono fuori mercato (i costi del trasporto incidono sul prodotto finale in una misura che varia dal 6% al 22%, come è più del costo del lavoro); determinano sprechi di energia assai grandi, rilevanti quanto la produzione delle centrali nucleari delle quali si è parlato in questi anni.

Tutti i fenomeni negativi sin qui indicati si ingigantiscono nelle Regioni meridionali, dove il trasporto pubblico e le ferrovie hanno un ruolo assai minore che nel resto d'Italia, e dove domina in modo ancora più schiacciante la motorizzazione privata. C'è una vera e propria questione meridionale dei trasporti, e il Mezzogiorno è in tal senso sempre più emarginato dall'Europa.

**Unificazione europea, innovazione e mobilità**

Accanto alle conseguenze drammatiche che l'aumento della mobilità nelle attuali condizioni del sistema dei trasporti ha sulla vita del paese, vi sono due altri dati di scenario che avranno importanti conseguenze. Il primo di essi è l'avvio di un processo di unificazione e deregolamentazione del Mercato comune europeo che dovrebbe concludersi nel 1992, eliminando ogni barriera fisica, economica e fiscale tra i paesi della Comunità.

È questa da un lato una grande occasione di sviluppo, poiché la creazione di un unico grande mercato di 320 milioni di abitanti, con un reddito medio elevato è destinata a produrre un grande aumento dell'interscambio e a facilitare la produzione di ulteriore ricchezza; ma è anche un grande rischio perché all'interno di un mercato comune lasciato a se stesso, i forti diverranno

sempre più forti e i deboli diverranno sempre più deboli. L'Italia, con un sistema dei trasporti arretrato e disorganizzato, a bassa produttività, priva di ferrovie moderne, e di una moderna economia marittima, pagherà un prezzo assai alto, sotto tutti i punti di vista. Il pericolo che corre il nostro paese è quello, insieme, della emarginazione e della colonizzazione da parte delle aree più forti, se non ci riuscirà a cambiare rapidamente il sistema dei trasporti, e se nella Comunità non si determineranno le misure di programmazione e di armonizzazione richieste dalla sinistra europea.

Il secondo dato di scenario è costituito dai grandi processi di innovazione che stanno investendo il mondo dei trasporti e dei servizi, dopo avere già condotto a grandi ristrutturazioni industriali. Questi processi possono recare grandi benefici, abbattendo i costi, migliorando enormemente ogni tipo di comunicazione, eliminando i lavori pesanti e nocivi, consentendo qualificazioni professionali e riduzioni serie dell'orario di lavoro. Ma, se non governati, si traducono in drammatiche eccedenze dell'occupazione, in dequalificazione, in termini sociali gravi.

**Gli obiettivi del cambiamento per evitare la paralisi**

Una seria analisi della condizione italiana e dei processi di trasformazione in atto per avviarsi rende assolutamente urgente e prioritaria la riforma del sistema dei trasporti del nostro paese, e ne fa una grande e centrale questione nazionale. Occorre passare, in sostanza, da un sistema disorganizzato, non integrato, dominato da una indiscrimi-

Publichiamo qui, in estrema sintesi, e alcune parti limitandoci a enunciazioni di principio, i punti essenziali della vasta piattaforma programmatica con la quale il PCI va alla sua II Conferenza Nazionale dei trasporti. Il documento integrale può essere richiesto alla Segreteria della Conferenza o alla Commissione trasporti, ca-

sa, infrastrutture della Direzione. Sono altresì disponibili programmi di settore, proposte di legge, programmi e progetti per la riorganizzazione di alcune grandi aree metropolitane e di parti del sistema dei trasporti; Un indice del copioso materiale disponibile sarà messo a disposizione dei partecipanti alla Conferenza.

nata motorizzazione privata ad un sistema integrato e intermodale con un forte riequilibrio verso la ferrovia e il trasporto marittimo, con un grande sviluppo del trasporto «combinato» per le merci, con una dominanza del trasporto pubblico e di quello su ferro nelle aree urbane, e un forte aumento della produttività di comparto e di sistema.

Una riforma di queste dimensioni, che recuperi in modo rapido i troppi anni perduti, esige un immenso sforzo nazionale, una programmazione, grandi investimenti, profonde innovazioni nelle gestioni. Raddoppiare il sistema ferroviario e accrescerne grandemente la velocità media; spostare verso il trasporto marittimo interno il 10% del trasporto merci che avviene su strada; recuperare ai porti italiani forti flussi di traffico che si sono diretti verso altri porti del continente europeo; generalizzare il «combinato» e l'intermodalità; razionalizzare la rete della grande viabilità integrandola con gli alti sistemi di trasporto; sviluppare un moderno sistema di aeroporti e dotarli di collegamenti rapidi terrestri, espandere il trasporto pubblico nelle grandi aree urbane sino al 75% del traffico, e portare in queste aree il trasporto su ferro verso il 75% del totale; rompere l'isolamento di aree importanti del paese; informatizzare l'intero sistema dei trasporti; ristrutturare gestioni, orari e modo di lavorare: ecco i contenuti della riforma dei trasporti.

**Il movimento riformatore ad una stretta decisiva**

Per questa riforma dei trasporti i comunisti si battono da anni con coerenza e preveggenza.

A partire dagli anni dell'unità nazionale lungo queste linee è sorto e si è sviluppato un movimento riformatore che ha compreso socialisti, cattolici e laici progressisti, e che ha strappato decisioni e leggi importanti, anche se l'avvento del pentapartito ha dato luogo a battute d'arresto, contraddizioni e distorsioni. È stato deciso il rilancio del sistema ferroviario, strappando leggi che hanno determinato importanti finanziamenti per gli impianti fissi e il materiale rotabile; è stato istituito il Fondo nazionale per il trasporto urbano e regionale; è stato approvato dal Parlamento lo schema di un Piano generale dei trasporti che va nella direzione della riforma pur se con limiti, debolezze, contraddizioni; in diversi settori sono stati adottati provvedimenti che vanno nella direzione giusta.

Ma, a causa della incapacità di governare del pentapartito, e per la sorda resistenza di interessi conservatori e della stratificazione burocratica dello Stato molti provvedimenti sono stati insabbiati, o si attuano lentamente, diverse scelte si sono bloccate, e la riforma ha inciso assai poco sinora nella realtà verso il paese. Di più, si è sviluppata negli ultimi anni una spinta controformatrice orientata ad un rilancio indiscriminato delle costruzioni autostradali, che ha bloccato o svuotato molte misure volte al rinnovamento del sistema dei trasporti.

Siamo dunque in una stretta decisiva. O la situazione si blocca rapidamente, e verrà preso un appuntamento decisivo con la storia.

Il Pci ha convocato la II Conferenza nazionale dei trasporti, aprendola largamente alle forze esterne politiche, sociali ed economiche e alla presenza di forze politiche europee, proprio per avanzare nuove proposte organiche e lanciare un forte richiamo alla ripresa e all'unità del movimento riformatore. Si tratta di forzare una stretta, di imprimere una nuova accelerazione al cambiamento, di ottenere in tempi rapidi risultati visibili.

**Primo, programmare La proposta del Pci**

Su questa strada, la prima grande questione sono gli strumenti di programmazione, i loro contenuti, la loro effettiva coerenza.

Una esigenza essenziale alla quale occorre dare risposta è quella di un quadro di comando unico ed efficiente della programmazione. La proposta del Pci è l'unificazione in un unico ministero di tutte le competenze in materia di trasporti, oggi divise tra più ministeri. Il ministero unico dei trasporti deve poter esercitare pienamente le sue funzioni proprie di indirizzo, programmazione e controllo, coordinando tutti i modi di trasporto, terrestri, aerei e marittimi. Ma proprio per questo deve essere liberato dalle attività di gestione, che debbono essere riorganizzate all'interno di aziende autonome, responsabili del loro bilancio, costruite come imprese industriali (Ferrovie, Anas, Motorizzazione civile). Una tappa intermedia verso questo assetto può essere la costituzione immediata del Cipep (Comitato interministeriale per la programmazione economica) la cui struttura permanente deve essere costituita dalla attuale segreteria tecnica del Pgt, debitamente potenziato.

Il secondo passo da compiere è la trasformazione del Pgt - che del resto è un piano scorrevole e flessibile - in una programmazione che definisca tutti gli obiettivi qualitativi e quantitativi, e predetermini il riparto modale dei flussi di traffico. Ciò significa realizzare tutti i progetti previsti dal Pgt; ma altresì definire programmi annuali e pluriennali con obiettivi quantitativi e con l'indicazione dei mezzi per perseguirli, rendendoli vinco-



## BREDA unisce il comfort alla sicurezza

Metropolitane, Tram e Dual Mode buses.  
Dall'Atlantico al Pacifico.  
Attraverso gli Stati Uniti.

In Italia ETR 500

**Innovazione, ingegneria e design.**