

# Ferrovie, si deve fronteggiare una vera e propria sfida



lar ti per tutta la pubblica amministrazione. Rimane evidente la libera scelta degli operatori e degli utenti perché tutto ciò si colloca nell'ambito di una economia di mercato. Ma la riforma normativa disponibile delle infrastrutture non sono neutre indifferenti devono riferirsi ad un calcolo dei costi e devono promuovere e incentivare le scelte razionali di piano.

## Ambiente, territorio, risparmio energetico

Per i comunisti la programmazione del sistema dei trasporti deve rispondere ad alcuni canoni essenziali: sicurezza, difesa, promozione dell'ambiente, risparmio energetico, eguaglianza dei cittadini nei diritti alla mobilità. La riforma del sistema dei trasporti nella direzione che si è indicata fa fare oggettivamente un grande passo avanti in questa direzione perché le ferrovie il trasporto marittimo il trasporto pubblico moderno sono di per sé più sicuri meno inquinanti capaci di forte risparmio di energia rispondono meglio alla domanda generale di mobilità mentre di congestione il territorio. Ma all'interno di questo vasto cambiamento la Conferenza dei trasporti individua una serie di misure specifiche che all'interno di ciascun comparto e di ciascuna area traducono in realtà i canoni generali. La modernizzazione del paese è insieme un processo di civile azione e di salvaguardia ambientale.

## La sfida ferroviaria Obiettivo il raddoppio delle capacità

È evidente l'entità della sfida che fronteggia il paese di fronte a una vera e propria sfida perché se la soluzione è globale corretta è un sistema integrato e intermodale che ottimizza l'uso di tutti i modi di trasporto (compreso quello su gomma) è chiaro che questo sistema non può affatto esistere senza il potenziamento delle ferrovie più che il potenziamento delle autostrade e quello di raddoppio della capacità di trasporto delle ferrovie e incrementare fortemente la velocità di circolazione prima della fine del secolo nel giro di

dieci anni ma raggiungendo una forte quota dell'obiettivo finale tra il 1992 e il 1995. E si sottolinea che raggiungere questo obiettivo vuol dire uno sforzo immenso che tuttavia modificherà il sistema dei trasporti in misura ancora insufficiente. In questa direzione le esigenze primarie possono essere così riassunte: - Completare le opere previste dal Piano Integrativo debitamente rifinanziato per avere una modernizzazione degli assi longitudinali e trasversali della rete secondaria delle stazioni.

- Quadruplicare gli assi maggiori e inserire in essi un sistema ad alta velocità. - Respingere la teoria dei «rami secchi» e ogni discussione indiscriminata della rete secondaria e invece procedere ad una modernizzazione della rete secondaria (che comporta innovazioni costruttive e dismissioni) partendo non dagli attuali coefficienti di esercizio ma dai flussi potenziali di traffico origine-destinazione.

- Definire e attuare un programma decennale di rinnovo del parco rotabile riorganizzando le officine di riparazione dell'Ente Fs e promuovendo la riorganizzazione dell'industria privata orientandola alle costruzioni.

- Ripartire la riforma delle ferrovie sui giusti binari anche con eventuali modifiche legislative ma soprattutto attuando un radicale decentramento dei livelli operativi rendendo efficace una gestione programmatica per obiettivi e con un reale sistema di budget liquidando la lottizzazione.

- Difendere l'occupazione anche in presenza di grandi innovazioni con l'incremento del prodotto. L'intervento dell'Ente Fs in nuovi esercizi un esodo incentivato degli addetti alla qualificazione professionale evitando sia i licenziamenti che la cassa integrazione.

## Regionalizzare la rete di grande capacità

La costruzione di un nuovo sistema dei trasporti nei termini indicati comporta una razionalizzazione della rete di grande capacità il completamento della viabilità minore un forte intervento di manutenzione. Sono da respingere sia la tendenza ad un aumento indiscriminato delle strade e delle autostrade - che va nella direzione di continuare il vecchio sistema con soluzioni che alla fine rivelerebbero illusorie - sia la tendenza ad un blocco generalizzato delle costruzioni vane al di là di un giudizio di

La politica del trasporto su gomma di merci e di passeggeri deve essere orientata in modo nuovo con il programma di modernizzazione e non deve essere realizzata mediante misure punitive od oppressive legate a logiche fiscali. La vettura burocratica del cittadino automobilista e dell'auto-transportatore non fanno nascerne un nuovo sistema dei trasporti che ha invece bisogno di infrastrutture e di regole nuove e limpide ma assicurano il cittadino a chiuse corporazioni di interessi e lo gravano dal peso del malgoverno.

La Motorizzazione civile deve essere sottratta al ministero dei Trasporti per diventare un'azienda moderna ed efficiente costruita su modelli di imprenditori responsabili dei propri bilanci a questo azienda dovranno far capo alcuni servizi con contatti pubblici oggi gestiti dall'AcI realizzando anche l'unificazione del personale. L'AcI dovrà specializzarsi sempre più nella rappresentanza degli automobilisti nell'assistenza e nell'offerta di nuovi servizi.

Tutto ciò che viene ora rappresentata con l'adeguamento positivo alla normativa europea deve diventare un semplice documento di abilitazione alla guida che possa essere ottenuto in duplice copia in tempo reale. Il libretto di circolazione con consegnato insieme all'auto al momento dell'acquisto. Molte imposizioni fiscali vanno rimosse ed inglobate nel prezzo del carburante semplificando così le procedure e adeguando il pagamento al consumo reale di infrastrutture eliminando così anche l'evasione. La normativa sulla sicurezza deve essere realistica efficace e rigorosamente rispettata.

Occorre muovere attrazione verso le cooperative ed i consorzi artigiani la trasformazione dell'autotrasporto verso il trasporto integrato e combinato chiave di volta del futuro.

## L'economia marittima, una scelta strategica

L'economia marittima è un comparto trascurato ed emarginato nelle politiche del governo che si sono succeduti segnato da sette crisi ha invece un'importanza attuale e virtuale di grande rilievo nel quadro di un moderno sistema dei trasporti. L'Italia - che si proietta in un mare solcato da grandi correnti di traffico deve recuperare quei flussi impraticabili che negli ultimi anni scorsi per l'insufficienza del nostro sistema si sono concentrati nei porti del Nord Europa il Tirreno e l'Adriatico con il cabotaggio devono diventare grandi canali interni adatti al trasporto combinato e capaci di alleggerire i flussi di traffico terrestre.

Per andare in questa direzione occorre decidere ed attuare una politica del tutto nuova che intanto consideri l'economia marittima come un sistema complesso al quale concorrono una flotta rinnovata le strutture e le gestioni portuali i cantieri navali meccanici i raccordi viali e ferroviari i grandi infrastrutture di trasporto che collegano i porti ai mercati è un sistema che richiede anche particolari orientamenti di politica estera e commerciale.

Tutto ciò ha bisogno di misure incisive dalla unificazione del ministero della Marina Mercantile nei ministeri dei Trasporti alla definizione dei sistemi portuali e della loro dotazione di un nuovo della flotta alla riorganizzazione dei cantieri e di una trasformazione delle gestioni portuali che elimini ogni sovrastruttura burocratica rafforzando gli elementi di programmazione e assegna la gestione del lavoro alle compagnie portuali sempre più orientate al modello di imprese respingendo l'attacco che vuol liquidare le compagnie privatizzare i porti e procedere ad una lottizzazione burocratica delle gestioni.

Un grande problema del sistema dei trasporti sono le condizioni gravi e precarie nelle quali si trova il trasporto urbano e regionale. Le grandi aree metropolitane ed i centri maggiori sono portati da un intollerabile condizione che è prodotto del

dilagare della motorizzazione privata e della emarginazione del trasporto pubblico. E questa si profila ormai come una grande emergenza nazionale con grandi risvolti che riguardano l'inquinamento il tempo libero la vivibilità stessa della città. Positivi sono i movimenti che da varie parti sono venuti avanti per la chiusura dei centri storici la pedonalizzazione di determinate aree la riduzione dell'accesso alle autostrade la maggiore efficacia delle sanzioni relative alla disciplina del traffico. Ma deve essere chiaro che nessuna di queste misure è risolutiva e può comunque superare e sdoganare un mutamento radicale del sistema dei trasporti che sia connesso con la riorganizzazione dei grandi itinerari, se condotti e contenuti già indicati.

## La grande emergenza del trasporto urbano

Un grande problema del sistema dei trasporti sono le condizioni gravi e precarie nelle quali si trova il trasporto urbano e regionale. Le grandi aree metropolitane ed i centri maggiori sono portati da un intollerabile condizione che è prodotto del

# I lavori ferroviari sono per l'Edilter una scelta di mercato

BOLOGNA «È nostra ferma convinzione che la modernizzazione del sistema ferroviario e uno dei punti centrali di un programma di qualificazione dello sviluppo del nostro Paese. Detto questo dico anche subito che quello dei lavori ferroviari è per noi una precisa scelta di mercato». Marco Casalin, coordinatore del comitato di direzione della coop Edilter di Bologna «sposata» così politica e impresa i natali sociali e aziendali. Naturalmente all'Edilter non hanno quasi più niente da imparare in fatto di lavori per infrastrutture via terra. Era il 1965 allorché la cooperativa realizzò il primo lotto dell'autostrada Salerno Reggio Calabria e da allora è stato un crescendo di attività che ha portato l'azienda a operare un po' in tutti i campi sia in Italia che all'estero. Principalmente in opere stradali e ferroviarie poi sono arrivate le metropolitane gli aeroporti e infine i parcheggi. Con 170 miliardi di fatturato nel '87 - ma quest'anno saranno 200 - mille soci dipendenti di cui 250 impiegati e tecnici l'Edilter è uno dei colossi delle cooperative di costruzione in Italia, impegnato a festeggiare gli 80 anni dalla nascita con il timore sviluppo della propria capacità e iniziativa imprenditoriale.

Ma torniamo alle ferrovie Casalin snocchia un lungo elenco di opere già realizzate e soprattutto di lavori per i quali l'Edilter da sola ma più spesso insieme ad altri (coop private e Partecipazioni statali), si candida. «Siamo una delle cooperative che insieme alle Partecipazioni statali hanno dato vita all'Italveco un raggruppamento che si propone all'Ente ferroviario come interlocutore per la realizzazione della prima linea ad alta velocità italiana la Milano Roma. È un affare enorme che richiede grande capacità progettuale e alta tecnologia noi riteniamo di poter concorrere positivamente a un'opera fondamentale per i collegamenti interni al nostro Paese». L'Edilter poi, ha già chiesto la «pre qualificazione» all'appalto della nuova linea Roma Napoli.

Ancora insieme a Cmc Cmb e Coopsette (le quattro maggiori cooperative del settore costruzioni) e a imprenditori privati ha presentato il progetto «Adriatico express» ovvero una proposta di riorganizzazione complessiva del sistema ferroviario che gravita sulla costa adriatica. L'obiettivo è quello di dare vita a quello che è stato definito il «Corridoio adriatico», facendone un moderno snello e veloce sistema di collegamento. «Stiamo - aggiunge Marco Casalin - attivamente lavorando per la Bologna Verona di cui è previsto il raddoppio che è tra i nostri obiettivi principali. Ci sono a nostro parere tutte le condizioni anche finanziarie per procedere. Non capiamo perciò i ritardi e le pastoie burocratiche che impediscono il pieno decollo dei lavori». Altro capitolo riguarda le ferrovie in concessione a carattere sub regionale e provinciale al cui programma di ammodernamento l'Edilter intende contribuire. Intanto, comunque, gli operai e i tecnici della cooperativa sono al lavoro nei cantieri della Caserta-Foggia e in Carnia.

Restiamo nei pressi delle ferrovie per parlare di metropolitane. Con un ritardo spaventoso rispetto agli altri paesi sviluppati anche in Italia si comincia ad affrontare un aspetto della mobilità urbana che è fondamentale per risolvere positivamente i problemi del traffico nelle grandi città. «Bologna ne è un esempio» dice Casalin ricordando come l'Edilter sia più che mai impegnata su questo versante.

«In alleanza con i più forti e tecnologicamente avanzati gruppi industriali bolognesi abbiamo avanzato una proposta che ha tutti i numeri per essere realizzata. E crediamo che il mondo imprenditoriale bolognese offra fondamentali garanzie di qualità serietà e rapidità di esecuzione». La cooperativa bolognese è però interessata anche alle metropolitane di Firenze e di Palermo.

«Anche questa - afferma Casalin - è una scelta di mercato che trae origine da una esigenza sociale e civile molto precisa. Ma in un mondo pieno di automobili non si può fare a meno dei parcheggi. Più o meno tutte le città sono impegnate a realizzare infrastrutture che consentano di eliminare dai centri storici il traffico automobilistico. Bologna ha deciso di realizzare cinque parcheggi sotterranei a ridosso del centro e l'Edilter ne costruirà due. «Ma offerte le abbiamo presentate anche a Firenze, Roma e Napoli» precisa Casalin.

Ma all'Edilter non si può non parlare di autostrade. «Diciamo che in Italia ce ne sono già di sufficiente - commenta il dirigente - Però ci sono strozzature, ci sono completamente da realizzare senza i quali il sistema rimane monco e poco funzionale. Ad esempio la Civitavecchia Livorno e la variante di valico fra Bologna e Firenze. Poi c'è tutto il problema delle tangenziali alle città, a cominciare dall'allargamento di quella di Bologna. Sono tutte opere alle quali siamo molto interessati. Così come ci poniamo il problema degli aeroporti dalla ristrutturazione delle stazioni alla realizzazione delle piste chi lo può fare meglio di noi che abbiamo un'esperienza così vasta in fatto di pavimentazioni stradali?».

Insomma un Edilter pigliatutto? «No, risponde Marco Casalin, però siamo un'impresa generale di costruzioni che ha maturato una capacità tecnologica e imprenditoriale di primo piano. E poi non abbiamo la pretesa di fare sempre e soltanto da soli. Anzi, noi siamo stati tra i primi a credere e ad attuare una politica di gruppo, sia nel movimento cooperativo che con i privati e le imprese pubbliche».

# Ecco come e dove lavora il gruppo Edilfomacai

BOLOGNA Edilfomacai è un Gruppo Edilfomacai. Oggi infatti Edilfomacai è la capofila di un vero e proprio gruppo costituito dalla finanziaria Edifin spa dalla Pif (ovvero la Prisco lavoro ferroviario srl di Camposampiero nel Padovano) da una recente acquisizione dall'Ernesto Fontana srl (di Bologna) dalla Alan spa (di Secciano Marecchia di Novalesina in provincia di Pesaro). All'interno ovviamente c'è una diversificazione produttiva.

La Edilfomacai lavora più direttamente nel campo delle opere edilizie ferroviarie. La Pif costruisce le linee ferrate. La Fontana opera nel settore dell'armamento ferroviario mentre la Alan produce laterizi. Insomma costituiscono nell'insieme un pacchetto di servizi completi. Quest'ultima constatazione introduce il discorso che sia maggiormente a cuore a Giorgio Nelli, che della coop Edilfomacai è il presidente. «Noi vogliamo essere interlocutori totali cerchiamo la soluzione di un problema per il quale poi diventiamo fornitori di servizi globali». E questo nel rapporto con le ferrovie come con gli altri clienti.

Ma andiamo con ordine. «Sono molte le cose a cui siamo particolarmente interessati in questa nuova fase di infrastrutturazione dell'Italia. C'è il piano decennale che riguarda la viabilità su strada c'è il discorso delle ferrovie concesse o no che siano. Un insieme di cose da cinquemila miliardi di lire. E in questo campo delle Fs e delle strade si toccano nodi che hanno a che fare con Bologna con Roma con altre grandi città. Siamo alla vigilia di un nuovo salto di infrastrutture nelle aree urbane e metropolitane più in generale. È tutta una rete nervosa che deve essere rinnovata e modificata per migliorare la qualità del vivere urbano».

Come affrontare questo groviglio di impegni assai consistenti? «All'interno del sistema Lega - afferma Nelli - attraverso il Consorzio nazionale costruzioni (Conaco di cui fanno parte le 13 maggiori cooperative) ed il Consorzio delle coop di costruzione (Coo) in collegamento ed in accordo con i privati come nel caso di Italveco una struttura mista creata per le realizzazioni finalizzate ad alta velocità. In pratica per le grandi opere concentriamo prima di tutto l'impegno all'interno del movimento coop poi costruiamo il rapporto con i privati come nel caso della progettata realizzazione della metropolitana di superficie a Bologna. Crediamo occorra essere all'interno di grosse concentrazioni per affrontare problemi di grande rilevanza e così impegnativi».

Sembra di capire che tuttavia Edilfomacai stia disegnando un suo modo di essere sul

versante molto preciso. Lo conferma lo stesso Nelli: «La nostra è una logica che punta a vedere queste strutture le gate al territorio e all'ambiente. Nel legame con il territorio è tipico della nostra azienda porsi il problema di un rapporto chiaro di alleanza con l'imprenditoria locale. In sostanza non vogliamo intervenire in un modo del tutto avulso dalla realtà della zona dove ci insediemo. Questo tipo di approccio - va pur detto - ha un qualche costo per chi come noi ha preventivato di aumentare del 21% il proprio fatturato nel corso di quest'anno superando quindi i 100 miliardi di lire. Voglio dire che la stessa scelta e costruzione dei rapporti locali è dispendiosa. Così si conquista il lavoro ma lo si deve anche dividere con i locali. Tutta via pensiamo che sarà questa la scelta vincente».

Il Presidente vuol essere ancor più preciso. «L'impostazione che ci siamo dati - aggiunge infatti Nelli - è quella di divenire fornitori di servizi un'impresa di soluzioni di problemi nel campo della costruzione della spemntazione e della manutenzione di ferrovie ponti ecc».

Ovviamente questo approccio ai problemi ha un carattere tale da imporre al Gruppo Edilfomacai di specializzarsi ulteriormente nell'armamento ferroviario nel recupero di opere in cemento armato nella manutenzione del patrimonio di questo tipo. E poi nella componentistica.

«Significativo - sottolinea Nelli - l'impegno sul rumore. A Bologna lavoriamo alla risonanza del ponte ferroviario di via degli Orti. Immagino che problemi analoghi di ponti ferroviari o altro che attraversano agglomerati urbani esistano anche in molte altre parti del Paese. Ecco noi cerchiamo di vedere i problemi complessivamente e di conseguenza di investire in questa impostazione strategica».

Un'impostazione però e lo precisa lo stesso Presidente della coop per la quale «non siamo ancora a regime». Tuttavia questa scelta di risolvere il problema del cliente e che ha portato Edilfomacai ad intervenire perfino nello sgombero della neve apre all'azienda coop-gruppo una possibilità d'azione molto ampia.

E le conseguenze interne? «Ci spinge - è sempre Nelli - a dirlo - ad una terziarizzazione sempre più accentuata che ha lo scopo di farci divenire tecnologi organizzatori e quanto altro serva. Per questo siamo in fase di riorganizzazione e di cambiamento del nostro approccio con il mercato».