

La riorganizzazione dei trasporti richiede grandi opere

Si trasforma il trasporto aereo con caratteristiche di massa

L'esperienza di questi anni ha confermato la tesi che i comunisti avanzarono - dapprima da soli - anni fa, quando indicarono nel trasporto aereo, in virtù dei suoi progressi tecnologici, un trasporto con caratteristiche di massa, sia per i passeggeri che per le merci. Oggi questa tendenza è sotto gli occhi di tutti, ed impone una profonda riorganizzazione del comparto. I punti critici sui quali occorre intervenire sono lo squilibrio tuttora enorme tra i tempi in volo e i tempi dei collegamenti a terra; l'adeguamento delle infrastrutture ai volumi di traffico che si prospettano, definendo finalmente un moderno piano degli aeroporti; l'organizzazione degli spazi aerei avviati alla saturazione; l'incremento della sicurezza; la direzione della programmazione del comparto; il recupero di cariche serie della compagnia di bandiera, Alitalia; il miglioramento delle gestioni aeroportuali.

Inoltre, in questo quadro, devono essere affermati i principi fondamentali della pluralità dei soggetti nel trasporto aereo, che impedisce la costituzione di concentrazioni eccessive e garantisce contro le pratiche monopolistiche; e della unità di comando all'interno di ciascuna area, per evitare la paralisi di sistemi complessi. Risolvere questi problemi e realizzare questi indirizzi diversi è tanto più necessario e urgente perché si avvicinano le scadenze decisive della Cee per la liberalizzazione su scala continentale.

concetto, a volte, come una salvaguardia - è il terreno di cultura della mafia e della camorra, delle grandi corporazioni di interessi, della collusione tra politica e affari.

Occorre, invece, arrivare a un sistema di regole rigorose, che incidano nel profondo ma siano semplici, snelle, trasparenti e accessibili a tutti i cittadini. La difesa del territorio e dell'ambiente non è il ritardo di ogni intervento, ma la soluzione e la qualificazione degli interventi.

I tempi delle opere pubbliche, la questione morale

L'accelerazione delle opere pubbliche è un tema al centro di molte discussioni per il ritardo esasperante con il quale esse si realizzano in Italia.

I comunisti respingono l'idea che questo problema possa essere risolto con facili ricette unilaterali, come quelle delle quali si parla, dalla generalizzazione dell'istituto della concessione negli appalti alla diffusione dei commissari nominati dalla presidenza del Consiglio. La concessione sottoposta a regole di trasparenza e al controllo della pubblica amministrazione è una delle forme di appalto da utilizzare, quando lo richiedono la complessità dell'opera e il carattere integrato delle prestazioni richieste. In alcuni casi è anche possibile dover ricorrere a forme di surrogato da parte di organizzazioni centrali dello Stato, per far fronte a inadempimenti. Ma l'esperienza dimostra che né l'una né l'altra esperienza sono risolutive né sotto il profilo dei tempi, né sotto quello dei costi, né sotto quello della qualità del prodotto: anzi vi sono esempi gravi e negativi.

La questione va affrontata alla radice, ed è una parte importante della riforma dello Stato.

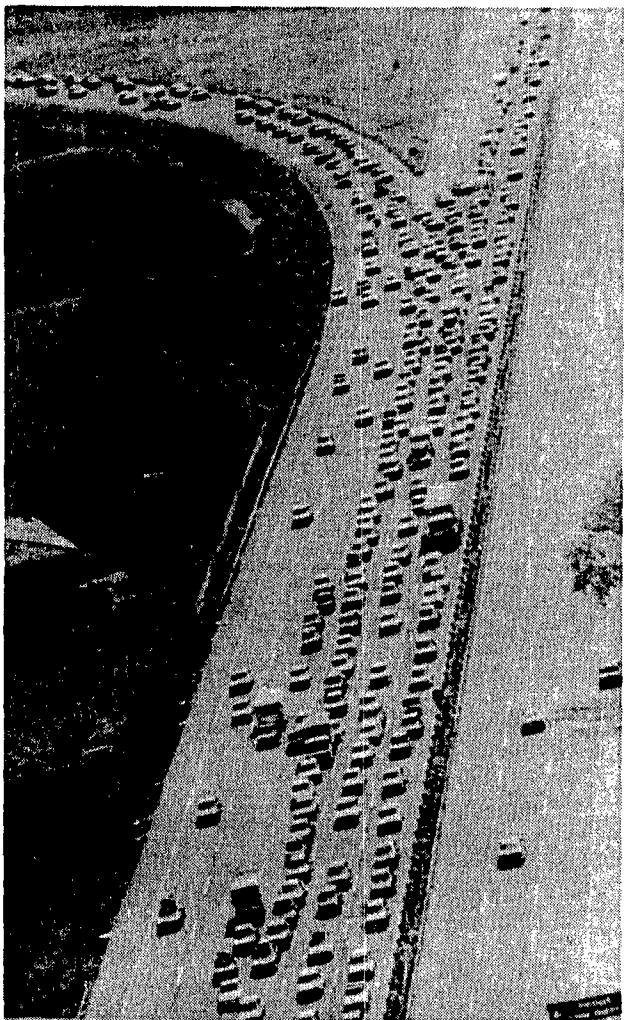
Nel programma che i comunisti presentano alla Conferenza si analizzano cinque aree di intervento e si avanzano proposte, anche legislative, per ciascuna di esse.

Il primo ordine di condizioni riguarda la creazione di precondizioni essenziali: la legge sul regime dei suoli e degli espropri, la riorganizzazione e la definizione di strumenti di piano oggi insieme sovrabbondanti e carenti in un intreccio inestricabile: il riordino e la semplificazione di un quadro legislativo che è oggi una giungla di norme.

Il secondo ordine di interventi riguarda la riforma delle procedure amministrative, oggi barocche, pesanti, confuse.

Non si accelerano le opere pubbliche se non si costituiscono strutture snelle ed efficaci, che consentano di programmare meno, ma davvero, e non di far finta di programmare tutto. E procedure a partire da quella di impatto ambientale - che salvaguardino le prerogative irrinunciabili della collettività, ma insieme diano al cittadino garanzie assolute di certezza, trasparenza, rapidità.

Il terzo nodo da sciogliere riguarda l'affidamento dei lavori, gli appalti. È giusto definire meglio la concessione, i nodi del reale controllo a monte e a valle su di essa da parte della pubblica amministrazione, e si può pensare a modifiche del regime degli appalti che riducano distorsioni, accordi preabbricati, ribassi anomali, perversi meccanismi di revisione prezzi. Ma i comunisti, mentre affrontano con uno studio organico questa materia, sottolineano una condizione generale che si intreccia con un dato di fondo della questione morale. Appare, infatti, ormai necessario e urgente sottrarre ai livelli politici ogni attività gestionale e puntare su di una piena responsabilizzazione, decisionale, civile e penale, dei tecnici e dei funzionari della pubblica amministrazione: le autorità politiche debbono fare indirizzo, programmazione, controllo, e non gestire direttamente. È questa una riforma che ha carattere più generale: la separazione della programmazione, dell'indirizzo e del controllo della gestione; la riconduzione della sfera politica ai suoi



La politica delle grandi opere fa parte della strategia

La riorganizzazione del trasporto lungo le linee indicate richiede grandi opere sul territorio per la costruzione di nuove linee ferroviarie, di alcuni tronchi viari, di centri intermodali di ogni tipo, di metrò leggeri e pesanti nelle città, di strutture portuali, di sistemi aeroportuali: oltre alla modernizzazione delle linee ferroviarie e di altri impianti esistenti e per una manutenzione viaria assai più intensa che nel passato.

In questo senso la politica delle grandi opere fa parte della strategia proposta, ed è un'occasione importante per l'occupazione e per i nuovi fattori di sviluppo. Ma ciò pone problemi acutissimi - che devono essere considerati di primo piano - in ordine alla salvaguardia ambientale, alla rapidità di esecuzione, alle procedure e al contenimento dei costi. E questi problemi non possono essere risolti senza una svolta profonda nei metodi attuali che rallentano la spesa pubblica in modo esasperato, la rendono torbida e pregiudiziano senza alcun riguardo il territorio.

Una prima condizione nuova che occorre introdurre - come è stato detto - è la procedura di impatto ambientale. Non si tratta solo di applicare l'articolo 6 della legge istitutiva del ministero dell'Ambiente, che pure occorre invocare in ogni caso, ma di realizzare e di applicare una nuova efficace legge sull'impatto ambientale: una legge che - come si è detto - consenta di definire le alternative, possa condizionare o bloccare l'opera, funga da «spettro unico» in determinate occasioni.

Occorre, invece, abbandonare l'idea che una ragnatela procedurale, una molteplicità di freni burocratici disordinati possono essere la linea di difesa del territorio e dell'ambiente. Una tale soluzione è vessatoria nei confronti dei cittadini; accrescendo il numero dei passaggi, offre più occasioni alla corruzione e finisce per consentire solo agli interessi più potenti e non agli interventi più idonei di una strada nell'«intrico burocratico». Un tale sistema -

compiti: la qualificazione di un apparato tecnico che dia le garanzie di continuità, serietà, responsabilità; il decentramento dei processi esecutivi.

Tutto ciò riconduce ad un terzo passaggio decisivo: la riforma della pubblica amministrazione. Questo processo non è breve, ma non può essere comunque evitato o saltato perché la pubblica amministrazione è in ogni caso un anello del sistema. Si tratta, invece, di avviare subito e di realizzarlo via via anche con misure parziali che vadano in una direzione omogenea.

Infine si incontra l'ultimo ordine dei problemi: quello che viene chiamato il governo dell'economia. Oggi questo governo non c'è per lo smunzamento delle competenze, l'errato impianto dei dicasteri, l'assenza di una continuità di direzione politica, la commistione tra politica, affari e amministrazione, l'inconsistenza politica e morale del pentapartito.

Non vi sono decisioni coordinate, tempestive, stabili che offrano un quadro di riferimento poliennale. Tutto nasce da spinte, contropunte, arrangiamenti, complicate trattative, spesso sottobanco.

È il grande tema della riforma dello stato, che non può più essere rinviato e non può neppure essere ridotto a una serie di misure che rafforzino il potere arrogante di gruppi di interessi insediati nel governo: una riforma dello Stato che si intreccia inestricabilmente con la riforma dell'economia e con la riforma della politica.

Con l'innovazione mutano ruoli e struttura

L'innovazione, prima di tutto, cambia i ruoli, le figure e i contenuti professionali. Vi è, intanto, la tendenza alla eliminazione dei lavori manuali, faticosi e noivi, e dunque dei livelli inferiori nella scala classificatoria, e di determinate attività speciali.

Vi è, poi, una trasformazione dei ruoli. Diminuiranno il compito e la responsabilità dei piloti degli aerei (entro certi limiti) per le funzioni nuove dell'assistenza terrestre al volo e per i meccanismi di guida automatica: mentre vengono rivalutate le funzioni commerciali del personale di volo. Con i treni automatizzati e veloci, dotati di complessi servizi a bordo, una serie di funzioni del personale viaggiante cadono e sorgono nuove figure a contenuto commerciale. Diminuiscono i ruoli puramente amministrativi, crescono ai vari livelli le funzioni gestionali.

La seconda conseguenza dell'innovazione è una violenta caduta dell'occupazione per unità di prodotto lavorato. Essa può essere fronteggiata solo parzialmente con un aumento, possibile delle

Il lavoro nei trasporti La radicale trasformazione

Giungiamo così a un terzo vitale gruppo di questioni, che viene posto al centro della Conferenza, e che riguarda il lavoro nei trasporti. A questo riguardo occorre precisare subito che è questo vasto e complesso campo di attività, una risoluzione tecnologica e gestionale che comporta la radicale trasformazione dell'organizzazione del

lavoro, dei ruoli e delle figure professionali, del modo di lavorare, dei tempi di lavoro.

E proprio in questa fase che una potente innovazione tecnologica, basata sull'informatica, sulle telecomunicazioni, sull'automazione penetra su un largo fronte nei trasporti, cambiando tutti i dati di scenario. È una sfida grande che devono affrontare i lavoratori e i loro sindacati. Se di fronte all'innovazione si ha conservatismo e pigrizia intellettuale, si è travolti inesorabilmente, si diventa oggetti e non soggetti dei processi storici.

L'innovazione - che non è mai neutra od oggettiva nei suoi contenuti - deve essere, invece, governata e guidata dal movimento dei lavoratori, dalle sue lotte: è una scelta obbligata che richiede coraggio, fantasia, intelligenza.

Con l'innovazione mutano ruoli e struttura

L'innovazione, prima di tutto, cambia i ruoli, le figure e i contenuti professionali. Vi è, intanto, la tendenza alla eliminazione dei lavori manuali, faticosi e noivi, e dunque dei livelli inferiori nella scala classificatoria, e di determinate attività speciali.

Vi è, poi, una trasformazione dei ruoli. Diminuiranno il compito e la responsabilità dei piloti degli aerei (entro certi limiti) per le funzioni nuove dell'assistenza terrestre al volo e per i meccanismi di guida automatica: mentre vengono rivalutate le funzioni commerciali del personale di volo. Con i treni automatizzati e veloci, dotati di complessi servizi a bordo, una serie di funzioni del personale viaggiante cadono e sorgono nuove figure a contenuto commerciale. Diminuiscono i ruoli puramente amministrativi, crescono ai vari livelli le funzioni gestionali.

La seconda conseguenza dell'innovazione è una violenta caduta dell'occupazione per unità di prodotto lavorato. Essa può essere fronteggiata solo parzialmente con un aumento, possibile delle

Il lavoro nei trasporti La radicale trasformazione

Giungiamo così a un terzo vitale gruppo di questioni, che viene posto al centro della Conferenza, e che riguarda il lavoro nei trasporti. A questo riguardo occorre precisare subito che è questo vasto e complesso campo di attività, una risoluzione tecnologica e gestionale che comporta la radicale trasformazione dell'organizzazione del

confederazione italiana armatori

L'armamento privato italiano è rappresentato dalla CONFITARMA.

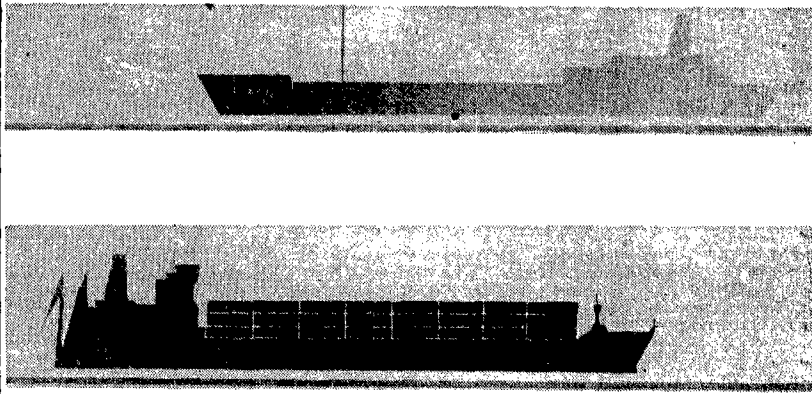
La flotta mercantile italiana ha una consistenza di circa 8 milioni di tsl. L'armamento privato italiano ha una consistenza di circa 5 milioni di tsl.

Le imprese armatoriali private sono oltre 350, con circa 1.300 navi sulle quali sono impiegati circa 20.000 marittimi.

L'armamento privato italiano è presente nei traffici internazionali di importazione, di esportazione e tra terzi paesi, con navi impegnate nei trasporti di massa - secchi e liquidi - e nei traffici di linea (66 linee tra porti italiani e porti esteri, 5 linee tra paesi terzi).

L'armamento privato italiano opera nei traffici di cabotaggio per il trasporto di merci e passeggeri.

L'attività crocieristica è oggi totalmente svolta dall'armamento privato italiano.



In un Paese come l'Italia caratterizzato da una forte economia di trasformazione l'importanza strategica del trasporto marittimo è evidenziata dal fatto che l'86% delle importazioni e il 57% delle esportazioni italiane avvengono via mare

confitarma

il gruppo italstat
opera nel settore dell'ingegneria civile e della costruzione e gestione di grandi infrastrutture attraverso il controllo di sette comparti operativi nei quali si raggruppano le società controllate e collegate:

- servizi di ingegneria
- costruzioni generali e grandi lavori
- concessionarie di costruzione e gestione di infrastrutture
- manutenzione di opere pubbliche ed infrastrutture
- concessionarie di edilizia pubblica e di servizio
- costruzioni di edilizia residenziale e sociale
- infrastrutture urbane di pubblico interesse.

Le aziende del gruppo italstat costituiscono uno strumento cui le amministrazioni centrali o locali possono ricorrere per avviare concretamente a soluzione i problemi posti dalla realizzazione di importanti programmi di opere pubbliche, nei vari aspetti propositivi, organizzativi, esecutivi o di supporto.

Progettazione, coordinamento esecutivo, esecuzione, esercizio di qualsiasi opera di ingegneria civile, tutte le fasi cioè del processo realizzativo e della vita di una costruzione, costituiscono la principale specializzazione del gruppo italstat.

PRINCIPALI AZIENDE DEL GRUPPO

- Autostrade
- Autostrada
- Pedemontana-Lombarda
- Autostrada
- Torino-Savona
- Bonifica
- Castalia
- Cidonio
- Condotte d'Acqua
- Con.Piem.
- Edil.Pro.
- Edilveneziana
- Garboli
- Idrovie
- Im.Co
- Infrasud Progetti
- Intermetro
- Isa
- Italcontractors
- Italeco
- Italedil
- Italgenco
- Italiana Monte Bianco
- Italpark
- Italposte
- Italstat International
- Italstrade
- Italtekna
- Italter
- Mantelli
- Mantelli Estero
- Mededil
- Metrorama
- Pavimental
- Pim
- Ruv
- Rep
- Sappro
- Sat
- Siaca
- Sicil
- Sistemi Urbani
- Società Autostrade Meridionali
- Sotegni
- Spamo
- Spea
- Stretto di Messina
- Svevi
- Tangenziale di Napoli

gruppo **iri-italstat**