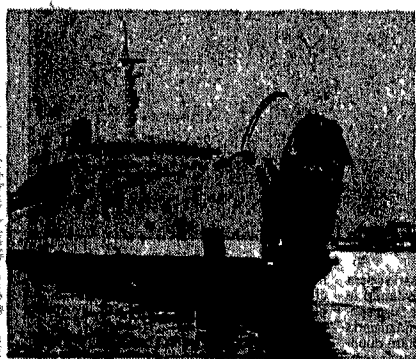
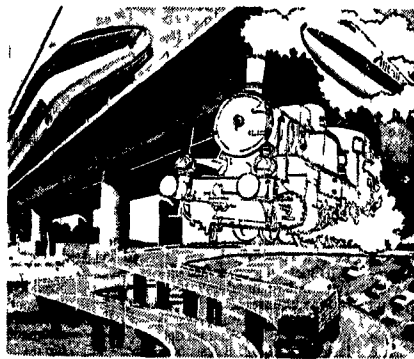


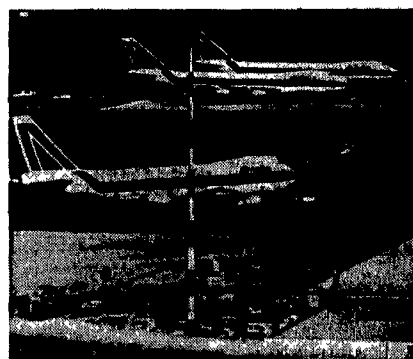
## CONFERENZA NAZIONALE TRASPORTI PCI



«Tavola rotonda» tra i dirigenti di organizzazioni economiche delle maggiori aziende di trasporti e del sindacato



Intervengono dirigenti delle Fs della Confindustria dei costruttori edili dell'Alitalia della Finmare del sindacato



# Trasporti, dibattito a più voci

Alla vigilia della seconda Conferenza nazionale dei trasporti del Pci, che si terrà a Roma il 7 ed 8 aprile, all'Auditorium della tecnica e della scienza, all'Eur, abbiamo rivolto quattro domande sul Piano generale dei trasporti, sulle grandi priorità nazionali, sulle correzioni nella politica dei trasporti, sul tra-

guardo del 1992 per il Mercato comune europeo, a dirigenti delle grandi organizzazioni economiche e delle maggiori aziende di trasporti e del sindacato. Ne è venuto fuori, si può dire, un dibattito a più voci, a tutto campo che l'Unità pubblica integralmente nelle pagine di questo inserto

CLAUDIO NOTARI

Sul temi che saranno al centro della seconda Conferenza nazionale dei trasporti del Pci che sta per riunirsi a Roma, abbiamo interrogato i massimi dirigenti di grandi organizzazioni economiche e delle maggiori aziende di trasporti. A ciascuno di essi abbiamo rivolto alcune domande sul Piano generale dei trasporti, sulle grandi priorità su cui dovrebbe concentrarsi l'impegno nazionale e le correzioni nella politica dei trasporti, la scadenza europea del 1992.

Hanno risposto l'on. Lodovico Ligato presidente dell'Ente Fs, l'ing. Riccardo Pisa presidente dell'Ance (Associazione dei costruttori edili), il dott. Maurizio Maspeas, amministratore delegato dell'Alitalia, l'ing. Ercole Incalza, segretario del Piano generale dei trasporti, Walter Mandelli, vice presidente della Confindustria, il dott. Ezio Rosina, amministratore delegato della Finmare e il segretario della Filles-Cgil Roberto Tonini.

Ne è venuto fuori un quadro che ci sembra assai significativo e che i lettori potranno mettere a confronto con il documento e con le proposte dei comunisti. La discussione è davvero a tutto campo. Importante è che giunga ad apposti consensi.

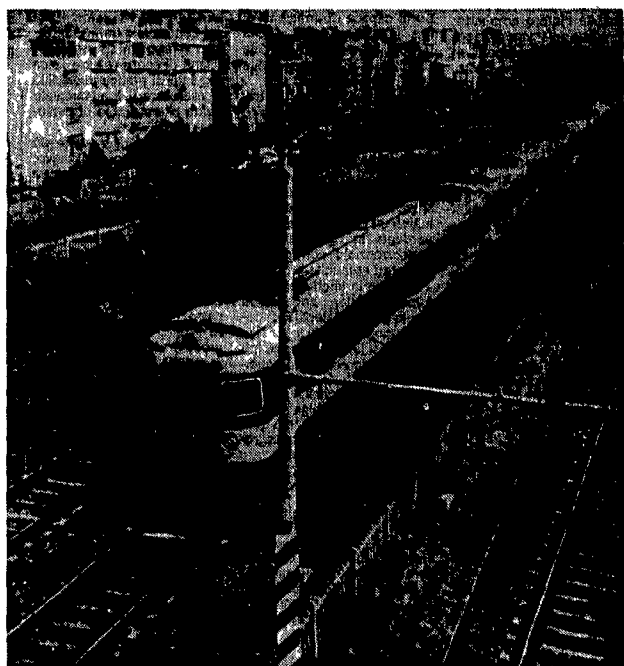
Intanto, si può notare che nelle opinioni dei

maggiori esperti ed operatori emergono alcuni punti fermi tutti ritenuti necessaria una profonda trasformazione del sistema dei trasporti, e una grande trasformazione delle reti tutti sono convinti che questa trasformazione debba essere accelerata per le scadenze del Mercato comune europeo, tutti ormai riconoscono la necessità di un nuovo ruolo delle ferrovie e del trasporto marittimo e la crescita dell'intermodalità e dell'integrazione.

E tuttavia, l'Italia non cammina in questa direzione. Ogni iniziativa è lenta e paralizzata, le decisioni sono contraddittorie: il vecchio imprigiona il nuovo. Certo la crisi radicale del quadro politico è una spiegazione di una siffatta situazione. Ma c'è qualcosa di più, una crisi politica e istituzionale assai complessa, che minaccia ormai il futuro dell'Italia.

Ci fermiamo qui. Ormai la parola è alla Conferenza che si riunisce a Roma. Dal confronto tra i numerosi soggetti istituzionali, politici, sindacali economici che, al suo interno, valuteranno idee e progetti, ci auguriamo esca anche una spinta per uscire dalla crisi.

Ecco le domande che abbiamo rivolto ai dirigenti dell'Ente Ferrovie dello Stato della Confindustria dell'Iri, dei costruttori dell'Alitalia della Finmare.



**1** Sono passati due anni dalla approvazione del Piano generale dei trasporti. Qual è il suo giudizio sulla evoluzione del sistema dei trasporti da quel momento, sulla incidenza del Piano generale trasporti, sulla ragione per le quali grandi problemi rimangono insoluti?

**2** Quali sono, a suo avviso, le grandi priorità sulle quali dovrebbe concentrarsi l'impegno nazionale, anche tenendo conto che il processo di unificazione europea giunge a una tappa conclusiva?

**3** Quali sono le correzioni essenziali da realizzare nella politica dei trasporti e negli strumenti che la concretizzano?

**4** La scadenza europea del 1992, che si avvicina anche nel campo dei trasporti, suscita in lei più speranze o più timori?

## Metropolitana: realtà mancata del trasporto urbano

La metropolitana ed i servizi che questa è in grado di assicurare, non sono riusciti ad assumere un ruolo preciso nella strategia urbana.

Per quanto laconica e generale questa affermazione possa apparire, essa sta ad indicare un tema esemplare non solo dal punto di vista del vistoso deficit infrastrutturale che penalizza nel nostro Paese il funzionamento dei grandi centri urbani ma anche per la scarsa qualificazione che si è voluto dare alla natura dell'intervento pubblico, in particolare statale a beneficio di questo settore di investimenti.

Ne parliamo con **Alfo Chisari**, amministratore delegato della INTERMETRO la società a capitale pubblico e privato partecipata dalle maggiori imprese nazionali attive nel settore dei trasporti a guida vincolata (dalla Fiat alla Breda dall'Italstat all'Ansaldo) concessionaria del Comune di Roma per la realizzazione della rete metropolitana e non secondariamente partecolarmente protesa verso le nuove opportunità offerte dal mercato interno ed internazionale.

La peggiore dotazione di linee metropolitane in esercizio e la migliore rete autostradale a livello europeo rappresentano con ogni probabilità due espressioni di un stesso fenomeno nelle politiche della mobilità specialmente urbana. L'emergenza del fattore ecologico ha riproposto la centralità del problema del potenziamento del trasporto pubblico consentendo tra l'altro la determinazione di più ampie

disponibilità finanziarie a favore di interventi infrastrutturali contro la diffusione della congestione e del degrado urbano quali possibilità, allora per rendere migliori situazioni urbane quasi compromesse e soprattutto quali vincoli in questa direzione vanno ancora rimossi?

Sotto questo ultimo profilo restano sullo sfondo due grandi questioni, dalla cui soluzione verrà a dipendere la piena efficacia degli interventi infrastrutturali di cui si prevede la prossima realizzazione.

La prima è che città e territorio devono diventare terreno di interventi di politica economica e che in questo quadro il ruolo della domanda pubblica deve essere associato coerentemente ad una logica di programmazione di spesa più rinnovata forte di criteri operativi norme e competenze del tutto da rivedere alla luce della realtà dei fatti.

Da un altro canto la funzione dell'investimento pubblico come strumento di politica industriale deve acquisire una fisionomia più articolata in quanto la presenza egemone sul versante della domanda di un operatore «forte» come l'Ente Fs continua ad esercitare una influenza fin troppo vincolante sulle caratteristiche e le potenzialità dell'offerta.



Altra questione investe la Pubblica amministrazione in particolare l'anacronistico sistema di competenze tenuto in piedi da una produzione legislativa superata e controproducente.

In tema di metropolitane le procedure restano il cimitero delle buone intenzioni, quando poi le competenze di realizzazione ed esercizio, ora affidate all'ente comunale, esigono capacità politiche e disponibilità finanziarie ben superiori a quelle che può garantire una amministrazione comunale. Per opere così costose per la collettività come le metropolitane, ma di così rilevante interesse pubblico occorre incoraggiare forme di cooperazione interistituzionale alla cui presenza legare il necessario intervento statale sul piano finanziario.

Il Pgt ma principalmente l'istituzione di Progetti integrati di trasporto per le aree urbane, permettono di intravedere i problemi.

Aggiunto solo che la fissazione delle priorità va formulata più chiaramente in quanto nelle politiche della mobilità urbana non ha senso mettere sullo stesso piano e su binari paralleli metropolitane parcheggi nuovi autobus e nuove autostrade urbane.

Emerge pertanto ancora una volta la necessità strategica di un coordinamento istituzionale che a livello metropolitano operi su ogni versante, e che si chiami Authority o quant'altro assicura coerenza decisionale efficacia dell'investimento efficienza della gestione.

Inquinamento e congestione

ne, saturazione della rete stradale e crisi del trasporto pubblico lentezza delle decisioni e singhiozzo intermittente dei lavori, è il refrain spesso inonato dagli abituali osservatori della situazione di Roma.

Le imprese si consorziano ed offrono progetti alla amministrazione dai parcheggi al bizzarro e molto discusso Tunnel del Sette Colli, l'intermetro dal canto suo studia e presenta un impegnativo progetto di rete metropolitana in altri termini, chi detiene la chiave politica e finanziaria dello «scambio» gioca d'anticipo sull'emphase delle amministrazioni competenti, ma poi tutto pare riprendere il suo corso abituale, qual è la sua valutazione in merito?

Per quanto ci riguarda, il presupposto fondamentale da cui siamo partiti al momento in cui si ideò l'iniziativa del progetto di rete metropolitana per Roma Capitale era quello del consenso radicato e diffuso sulla estensione della rete di trasporto metropolitano su ferro come strumento cardine nella politica di riequilibrio urbanistico della città - si pensi al legame incedibile tra Sdo e linea D della metropolitana - e nella prospettiva di un miglioramento sostanziale dell'offerta di trasporto pubblico.

Recentemente una indagine sul traffico e sui comportamenti soggettivi messa a punto dal Censis, ha con grande evidenza confermato la validità di questa tesi.

Il problema è che mancano interlocutori all'altezza della situazione.