

Ezio Rosina
amm. delegato Finmare

Troppo lento l'adeguamento dei nostri porti alla tecnologia

1 A due anni dalla formalizzazione ufficiale del Piano generale dei trasporti - strumento destinato a potenziare, equilibrare ed aggregare le varie modalità di mezzi vettori, ponendo fine alla lunga fase di un loro spontaneo e disordinato sviluppo - si deve constatare che il prioritario obiettivo della riconduzione dell'intero sistema ad unità di regia non è stato finora realizzato.

Manca, per le resistenze opposte alla sua costituzione, il previsto Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti, che doveva porre termine alla frammentazione di competenze, sussistono, quindi, i 21 centri di

spesa pubblica, identificati nello stesso Piano, ciascuno dotato di ampia discrezionalità in materia, risulta problematico assicurare, nell'utilizzo degli stanziamenti previsti dalle leggi finanziarie annuali, una trasparente connessione tra risorse erogate, effetti diretti ed indiretti ed obiettivi perseguiti.

In tale contesto i singoli sottosistemi di trasporto - stradale, ferroviario, marittimo ed aereo - tendono a conservare la propria piena autonomia organizzativa e gestionale, operando secondo moduli concorrenziali e separati tra loro.

Frattanto la bilancia dei trasporti nazionali segna un passivo di circa 3.400 miliardi di lire, con un aggravio di oltre il



50% sull'arco dell'ultimo biennio.

2 Un'indicazione di priorità su cui far convergere l'impegno nazionale, appare ardua per un duplice ordine di motivi. Anzitutto, perché il nostro sistema dei trasporti presenta carenze in ciascuno dei singoli sottosistemi, che ho appena menzionati, e perché, nell'epoca attuale, dominata dall'intermodalismo, occorre che questi ultimi, nella loro totalità e non singolarmente, fossero posti in condizione di poter concorrere, con pari efficienza all'ottimizzazione del ciclo integrato.

In secondo luogo, perché l'emergenza, posta dalla pros-

sima scadenza comunitaria del 1992, solleciterebbe la formulazione di proposte per interventi mirati «a breve» e capaci di «effetti di ricaduta» immediati, laddove, nella realtà del paese, i processi di formazione ed esecuzione delle decisioni richiedono, sempre e comunque, tempi estremamente lunghi.

Fatte queste premesse, quale amatore sarei indotto a suggerire che, pur nell'assoluta rispetto dell'ottica globale del Piano generale dei trasporti, venga rivolta una particolare attenzione al sottosistema marittimo.

Ciò, per un complesso di elementi, tra i quali mi preme evidenziare, segnatamente, il lento adeguamento della portualità del paese, in termini strutturali ed organizzativi, all'evoluzione tecnologica ed operativa dei trasporti containerizzati.

Vorrei ricordare, inoltre, la forte dipendenza dell'economia italiana dai traffici per mare, in ragione della stessa distribuzione spaziale del suo commercio estero, l'elevato apporto negativo dato dalla navigazione mercantile al già citato disavanzo della bilancia dei trasporti nazionali, le consistenti deviazioni del traffico, dell'area padana e del bacino centro europeo, verso i porti del Mare del Nord, la scarsa diffusione del cabotaggio marittimo, pur in presenza di condizioni geografiche favorevoli allo sviluppo di tale modalità di trasporto.

3 La politica dei trasporti del paese necessita d'esser ricondotta verso un'impostazione programmatica unitaria e, in questo senso, il Piano generale sembra poter offrire un idoneo quadro di riferimento per le scelte e gli obiettivi che, concretamente, dovranno essere perseguiti.

A parte la già richiamata esigenza dell'attivazione immediata del Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti, quale organo di coordinamento e di gestione, sembra opportuna, per un decisivo avvio del Piano generale, una più precisa definizione delle priorità e dei tempi degli interventi, a fronte della quale dovrebbero trovar posto, nelle leggi finanziarie annuali, correlati ed adeguati impegni di risorse.

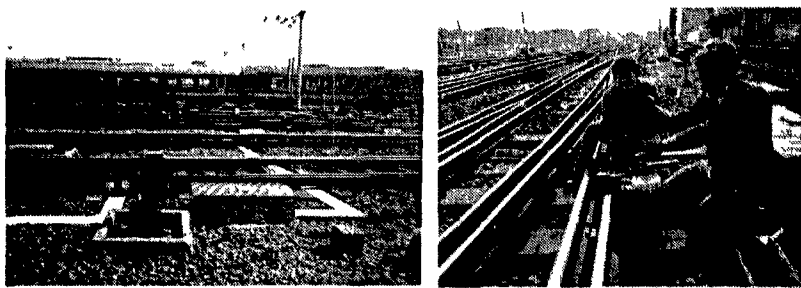
4 È ovvio che l'unificazione del mercato europeo del 1992 presenta, in pari tempo, elementi di stimolo e di rischio. Da un lato, infatti, potrà consentire confronti diretti, costruttivi ed incentivanti, tra la nostra capacità competitiva e quella degli altri paesi comunitari.

D'altra parte, invece, nella misura in cui non saremo stati capaci di eliminare o, quanto meno, ridurre i ritardi e le inefficienze che ci separano da questi paesi, farà emergere una nostra marginalizzazione.



ELEKTRA s.p.a.

tecnologie, ricerca e applicazioni nel settore elettromeccanico, a servizio del sistema trasporti.



Riccardo Pisa
presidente dell'Ance

L'inefficienza dei servizi incide per il 25% sul costo dei manufatti

Il ragionamento sulla politica dei trasporti del nostro paese deve partire da un dato di base: l'inefficienza dei servizi pubblici incide per il 25% sul costo finale dei manufatti. Ancorché non sia stata calcolata, la quota di questa percentuale imputabile all'inefficienza dei trasporti è sicuramente elevatissima. Se questo stato di cose permane fino al 1992, nel confronto con le altre economie europee il nostro sistema avrà un gap strutturale nella competizione comunitaria. Il risultato, che si rischia, in queste condizioni, può essere l'emarginazione economica.

Credo, ovviamente, che non si debba limitare la scadenza del mercato unico europeo del 1992, è un fatto però che, a questa data, opereremo in un mercato in cui le merci, i servizi capitali e le imprese si muoveranno liberamente, sorretti dalle sole leggi del mercato senza cioè salvaguardie o gradualismi che in qualche modo attenuino gli effetti della concorrenza per i paesi ad economia più gracile. È evidente pertanto che l'impegno di tutti dovrà essere quello di annullare o di ridurre il più possibile le condizioni di svantaggio dell'Italia e appar-

tiene ormai alla consapevolezza generale che lo svantaggio del nostro sistema dei trasporti è tra i più preoccupanti non solo perché l'Italia è alla periferia fisica dell'Europa. Confronta, in questa prospettiva, la circostanza che il nostro paese, per la prima volta nella sua storia recente, si è dotato di un Piano generale dei trasporti. Vi sono, è vero, ormai a due anni dalla sua adozione, incertezze e ritardi. Altrettanto vero è però che vi sono anche motivi comprensibili per questi ritardi. L'altro di primo distacco della nuova azienda per le ferrovie, il peso che ancora esercita l'embargo durato troppi anni, degli investimenti viali e autostradali, il gravissimo, e questa volta per nulla comprensibile, per manovra di una insufficiente organica della macchina della nostra spesa pubblica e della nostra pubblica amministrazione.

Continuo, tuttavia, a ritenere che il piano generale trasporti debba rimanere il quadro all'interno del quale ammodernare il nostro sistema dei trasporti. Anzitutto perché esso stabilisce una positiva acquisizione di metodo, laddove considera il problema della mobilità delle persone e delle merci alla stregua di un pro-

cesso economico e sociale da risolvere attraverso un'offerta integrata di tutte le varie modalità di trasporto. Molte ragioni dell'attuale insufficienza del nostro sistema dei trasporti e della sua vulnerabilità derivano dall'aver praticato, per molti anni, una sorta di politica di indipendenza di ciascuna modalità rispetto alle altre. In questo senso, sarebbe sbagliato - anche per rispondere ad una domanda di questo giornale - porre priorità di un modo del trasporto rispetto ad un altro, quando invece è il sistema nel suo complesso che deve crescere superando definitivamente la politica monomodale. Mi rendo conto che vi sono alcune modalità di trasporto che presentano maggiori insufficienze e, di certo, bisogna far crescere le nostre spese pubbliche e continuare ad ampliare la rete viaria e autostradale, ma anche rilanciare il trasporto aereo, quello marittimo, quello fluviale, allargando nelle realizzazioni concrete il principio acquisito dal Pgt di un sistema integrato della intermodalità che affronti però anche il problema non meno grave della mobilità urbana.

Se, dunque, priorità vanno poste, esse non devono ri-



guardare gli obiettivi del Piano generale dei trasporti, ma invece gli strumenti per conseguirli. Intendo dire che va chiarito, ma in via definitiva, con riferimento al problema dei trasporti e all'intera offerta di opere infrastrutturali, che è velleitario l'obiettivo di recuperare il deficit di capitale fisso utilizzando l'attuale strumentazione legislativa e procedurale. Devo aggiungere che, nonostante i larghissimi consensi verbali su questo punto, non si riscontrano comportamenti coerenti e correlati dalla necessaria determinazione. Per questo voglio ribadire, anche in questa occasione, che bisogna esercitare il massimo di pressione e di capacità di proposte per una modifica profonda dell'attuale assetto legislativo e procedurale nel settore delle opere pubbliche. Più in concreto e assai brevemente, si tratta di eliminare tutte le vecchie incrostazioni e vischiosità di una legislazione fatta di

garantismo formale, ma che in concreto non garantisce proprio niente. Non garantisce anzitutto la spesa degli stanziamenti pubblici, anzi la congele a ampi margini di discrezionalità nonostante o forse proprio per effetto di un rigonismo solo apparente, non assicura comportamenti trasparenti, frustra la Pubblica amministrazione che per di più si continua a lasciare in condizioni di precarietà e di tutto disorganizzata nonostante i nuovi e più complessi compiti che essa dovrebbe svolgere.

Mi pare, in sostanza, questo il punto di avvio - la vera priorità - per una politica di infrastrutture nel settore dei trasporti così come per tutti gli altri settori. Senza nascondersi però che rispetto al 1992 siamo in ritardo, specialmente se si tiene conto dei tempi, purtroppo lunghissimi, delle decisioni politiche che vanno prese per modificare leggi, procedure e per attrezzare le Pubbliche amministrazioni

La Cif opera su tutto il fronte dell'attività ferroviaria

BOLOGNA. È la più grossa azienda italiana cooperativa nel settore dell'armamento ferroviario, duecentocinquanta dipendenti, un fatturato che nell'87 ha superato i 41 miliardi di lire. Un ottimo punto di osservazione quindi, per parlare del piano nazionale dei trasporti, dei suoi obiettivi e dei suoi ritardi. La Cif (Cooperativa lavori ferroviari) con sede a Bologna opera su tutto il fronte dell'attività ferroviaria, cioè sul mantenimento delle linee attualmente in esercizio (e che sono soffermate), sulla costruzione di nuove strade ferrate da integrare alla rete esistente e sul famoso progetto ad alta velocità su cui si parla da molto tempo.

Ne parliamo con Corrado Torrenti presidente della Cif.

Allora Torrenti come stanno procedendo i lavori per il rinnovamento delle nostre ferrovie?

«Beh, abbastanza a rilente. Sul mantenimento della rete in esercizio ci sono problemi. Gli ultimi provvedimenti di restrizione effettuati dall'ente Ferrovie rischiano di bloccare la manutenzione e quindi la funzionalità della rete, e tutto questo, rispetto al tema del rinnovamento più volte annunciato dall'ente, mi sembra una contraddizione».

E sulla costruzione di nuove linee?

«Anche qui i lavori vanno avanti, ma ci sono ritardi. Si stanno finendo le opere civili, di conseguenza la nostra opera di armamento è appena agli inizi. Diciamo che sono in via di esaurimento i finanziamenti relativi alla prima trincea di lavori e quindi si segnala una certa confusione sia sul proseguimento delle tranches successive che sulla loro assegnazione».

Ma per fare questi lavori voi investite in macchinari oppure è solo una questione di manovalanza qualificata?

«Investiamo e anche fior di quattrini. Ad esempio sul mantenimento della rete esistente, i margini per poter operare con gli operai sono così ristretti per via del passag-

gio dei treni che l'unico modo per procedere rapidamente è avere macchine efficienti e rapide che nei brevi intervalli consentiti ci consentano di produrre al meglio. Per quanto riguarda invece le linee nuove, da costruire, avevamo chiesto alla Plasser che è una ditta austriaca specializzata, di usare il loro treno di posa che è una macchina unica al mondo e che costa un sacco di quattrini. Ma i ritardi di nella costruzione delle opere civili nella prima parte della direttissima ci hanno fatto perdere l'occasione. Forse prima della fine dell'anno avremo la macchina della Plasser la quale, per farle capire il costo, è sull'ordine dei 10 miliardi».

Vol in questo settore siete gli unici che lavorate con queste tecnologie, oppure ce ne sono altri?

«Ce ne sono altri, ma non molti. Anzi la sua domanda mi permette di fare una considerazione riguardante il rinnovamento ferroviario. È meglio, per l'ente Ferrovie, intendere, avere a che fare con alcune e selezionate aziende che operano con grandi mezzi, oppure una caterva di piccole imprese che non sempre possiedono il capitale per fare grandi investimenti?».

È una domanda mica tanto peregrina. Pensi che noi insieme al consorzio di aziende con cui operiamo, siamo disponibili a discutere con l'ente Ferrovie eventuali forme di reperimento di fondi finanziari per l'attuazione di molte opere. Non so quante altre piccole ditte siano oggi in grado di fare altrettanto. Ecco forse bisognerebbe fare una selezione per le ditte che concorrono agli appalti».

E sul vostro impegno nell'alta velocità?

«Siamo presenti anche lì, anche se per ora la linea sperimentale Roma-Napoli non è ancora operativa. Diciamo che abbiamo accolto con piacere la scelta delle Ferrovie di applicare un metodo di assegnazione dei lavori diverso dagli anni precedenti, il metodo chiamato di segmentazione orizzontale. In pratica dividendo il lavoro per le opere civili da quelle tecnologiche. È questo è sicuramente molto utile per procedere rapidamente e bene».

L'«Autodromo» ha molte carte da giocare

MODENA. «Era il lontano 1952 quando l'azienda riceveva il premio Rosa d'Oro come miglior produttrice di autocarri d'Italia, ora, a 40 anni dalla sua nascita, questa cooperativa ha molte altre carte da giocare», chi parla è Mauro Cavalletti, direttore generale della Carrozzeria Autodromo, fornitrice delle maggiori aziende di trasporto pubblico operanti sul territorio nazionale. Centotrentacinque dipendenti, una sede a Modena che dal 1976 si estende su un'area di 30.000 metri quadrati, di cui 10.000 coperti, uno staff tecnico composto da 13 unità, un ufficio marketing che si occupa di ricerche di mercato questi sono solo alcuni dei dati che possono aiutare a comprendere la strategia di produzione dell'azienda stessa.

«Negli ultimi due anni - continua Cavalletti - per uscire dalla competizione con i grandi produttori, come la Iveco e la Breda, abbiamo investito sulle ricerche di mercato sulla progettazione, cercando di segmentare il mercato, capire e soddisfare le esigenze particolari. Abbiamo

ideato quindi mezzi nuovi, puntando su forniture di poche centinaia di pezzi, che alla Fiat non interessano, ma che per noi sono importanti». È nato così, a fianco del tradizionale autobus per trasporto persone, il Pollicino minibus particolarmente funzionale per la mobilità urbana. Presentato nell'aprile '87 a Modena, alla presenza di oltre 300 esperti del settore ha sortito un discreto successo: ne sono stati venduti sinora circa 70 esemplari in Emilia Romagna, Umbria, Veneto, Lombardia, Liguria e Lazio.

«Certo il mezzo sta dimostrando a pieno la sua funzionalità - aggiunge Cavalletti - ma questo non basta. Per che possa divenire buona norma il mezzo alternativo occorre che si modifichi la mentalità con cui si fa il trasporto e in questo senso è necessario maturare una precisa scelta di politica urbana».

E gli input che la Carrozzeria Autodromo è stata ed è tuttora in grado di fornire non sono da sottovalutare, ben 44 sono infatti i modelli a disposizione sul mercato. Di recente nascita (nell'81) ne sono stati venduti, appena

iniziata la produzione, tre a Bologna e due a Reggio Emilia) sono anche i minibus per il trasporto di portatori di handicap, di cui si vendono mediamente 60 pezzi l'anno, richiesti anche da Francia e Germania. Particolarmente curati anche nell'estetica sono poi gli Scuolabus utilizzati per il trasporto scolastico, costruiti in dodici diverse versioni attrezzati anche per gli handicappati.

Da un anno e mezzo poi, all'interno dell'aeroporto romano di Fiumicino, circolano alcuni esemplari di Interpista (quei grossi bus utilizzati per il trasporto dei passeggeri degli aerei ai terminali degli aeroporti) per i quali la Carrozzeria Autodromo ha provveduto alla carrozzeria esterna ed interna e la cui fornitura è stata richiesta anche all'estero. Grazie ad un'iniziativa del ministero degli Esteri l'azienda ha inviato anche numerose autoambulanze completamente attrezzate per il soccorso in alcune regioni del continente africano.

«Siamo dunque alla continua ricerca di novità - continua Cavalletti - senza dimen-

ticare comunque di qualificare l'esistente. Laddove esiste un mercato latente occorre provocarlo e se non si vende oggi ciò che oggi si produce questo sarà sicuramente richiesto domani».

Lo staff tecnico aziendale sta inoltre studiando soluzioni innovative che, una volta adottate, contribuiscono a frenare l'inquinamento atmosferico e da rumore perciò gli esperti si sono rivolti alla trazione elettrica e ai motori termici, convenzionandosi con alcune grosse ditte italiane produttrici.

«E cerchiamo sempre di offrire un servizio oltre che un prodotto» - conclude Cavalletti - «Offriamo infatti tecnologie di supporto, progettiamo per conto degli stessi Comuni che acquistano da noi l'intero servizio di gestione del mezzo e ci occupiamo naturalmente della loro manutenzione».

Notevoli investimenti sia in denaro che in risorse umane, sono previsti per il prossimo futuro dalla Carrozzeria Autodromo, il cui bilancio la pre-supporrà un costante trend di crescita.