

Roberto Tonini  
segretario generale Fillea-Cgil

## La priorità al sistema combinato privilegiando le ferrovie

**1** In Italia si è approvato un Piano generale dei trasporti da due anni, ma vige ancora un sistema per cui i vari soggetti interessati (su ferrovia, su gomma, su nave, su aereo) non dialogano tra loro. In realtà al Pgt manca, non ha mai funzionato, un cervello nazionale ed i suoi riferimenti regionali.

Insoliti, intanto, restano la grande maggioranza dei problemi e dietro apparenti con-



traddizioni, cresce, nella realtà, una scelta politica che privilegia il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia. Gli esempi non mancano sullo stesso tratto vanno a rilente i lavori della linea ferroviaria Pontremolese mentre si stanno effettuando, attraverso la concessionaria Autostrada Roma-Bologna (graficamente la A1), i lavori per l'autostrada di valico Sasso Marconi-Barberino. Sul percorso Civitavecchia-Genova la linea ferroviaria ha urgente bisogno di

lavori per il suo generale declassamento ed intanto si è pronti a realizzare l'autostrada Livorno Civitavecchia che sarà a sua volta parallela all'attuale superstrada Aurelia. Senza parlare della situazione dei trasporti interni ad intere regioni come la Sardegna. Ancora più eclatanti sono le contraddizioni dei provvedimenti contenuti nei progetti di legge approvati la legge n. 67 (11-3-88) eroga alle Ferrovie, 8.360 miliardi di lire da spendere entro l'anno all'in-

**2** La priorità su cui incentrare l'impegno nazionale, anche ai fini del risparmio energetico, passano sicuramente per un sistema combinato al cui interno, senza dubbio, occorre privilegiare il trasporto ferroviario e quello marittimo di piccolo cabotaggio. Occorre, cioè ricondurre a dimensioni economiche, più rapportabili alle esigenze del Paese, l'attuale rapporto tra la movimentazione su gomma (78% del trasporto) e il restante (20%) che si muove con altri vettori. L'attuale scelta ha costi diretti e alti costi indiretti come quello di gestione, se solo pensiamo all'aggressione determinata sul manto stradale da un Tir e i costi di usura, certamente più bassi, sul ferro di un sistema a rotaie.

**3** A mio avviso è necessario, anche considerando le prospettive dell'unificazione europea, partire subito per correggere l'attuale sistema procedendo a: 1) rafforzare il sistema ferroviario in valico, 2) realizzare infrastrutture ferro-

viane trasversali 3) potenziare la ricettività portuale unitamente ad una infrastrutturazione ferroviaria 4) incentivare una movimentazione integrata nave/ferro, 5) realizzare scali merci e interporti al servizio di una diversa scelta strategica. Se non si provvede in tal senso, e non comincia subito ad operare alla caduta delle barriere doganali per l'unificazione europea, il nostro Paese sarà travolto da un mare di camion.

**4** Non è un problema di speranze o timori, ma di certezze da raggiungere di scelte politiche seguite da atti concreti. A tale proposito sarebbe importante, per avere certezze, intervenire sulle attuali procedure di appalto per l'avvio e il completamento di opere all'interno dei programmi. Noi abbiamo chiesto varie volte di incontrarci con l'Ente FS per esaminare programmi e procedure di appalto ma non siamo mai stati convocati e ciò anche a discapito dei futuri lavori della qualità delle opere, dei loro tempi di attuazione, dei costi e dell'occupazione.

## Il Ccc si candida con la propria firma all'Alta velocità

Ottocentoventuno miliardi nell'87 con un balzo del 17,3% rispetto all'anno precedente, l'obiettivo di 850 miliardi per l'88 e in prospettiva il superamento del valore previsto per il triennio '87-'89 (2.600 miliardi). È il «biglietto da visita» del Consorzio cooperative costruzione, gigante targato Bologna che gira per l'Italia con progetti ambiziosi.

**BOLOGNA** Il Consorzio è un «costruttore» di tutto rispetto attraverso il quale passa una parte importante dell'attività imprenditoriale delle centotanta coop associate. E ora che il progetto «Alta velocità» sembra fare qualche passo in avanti, il Consorzio si candida a mettere la propria firma. Così si spiega la partecipazione alla prequalificazione delle imprese per la realizzazione del tratto della linea tra Roma e Napoli un esame che il Consorzio ha superato in tutta tranquillità potendo vantare un fatturato che raggiunge i 1.200 miliardi nel triennio (tra i requisiti il superamento dei 600 miliardi di fatturato).

Ma questa non è l'unica partita aperta per quanto riguarda la linea per i convogli super veloci delle Ferrovie. C'è il tratto forse più impegnativo da realizzare quello che da Milano dovrà scendere verso Bologna e quindi proseguire.

E pare che in questo caso faranno capolino anche capitali privati. Una decina di grossi gruppi si è raccolto sotto la sigla «Argo».

«Noi», dice l'ingegner Carlo Sabbioni, direttore commerciale del Consorzio cooperative di costruzione - siamo pronti a partecipare all'offerta che questo gruppo proporrà. Con queste imprese abbiamo infatti instaurato normali rapporti ormai da vecchia data».

Il problema vero è che non si sa a che punto sia il progetto, quali tempi e quali volontà spingano l'Ente Ferrovie dello Stato verso questa realizzazione. Le imprese, come si vede, sono già sul piede di partenza. Al Consorzio ad esempio non manca certo l'esperienza e la capacità. Fino a poco tempo fa l'attività delle coop era prevalentemente indirizzata all'edilizia, poi si sono fatte strada

le capacità tecnologiche e produttive per affrontare le grandi infrastrutture che oggi assorbono circa la metà dell'impegno delle coop associate.

Il Consorzio ha insomma saputo adeguare la propria offerta alle nuove esigenze della spesa in opere pubbliche estendendo la propria attività in diverse regioni, dal Lazio alla Campania.

Strade, lavori ferroviari, gallerie ma anche opere idrauliche o comunque legate alla salvaguardia dell'ambiente sono diventate un punto di forza della attività delle coop. Un esempio è l'intervento per la realizzazione (con altri imprenditori di una galleria di 26 chilometri in Carna (Friuli Venezia Giulia), oppure sulla linea ferroviaria Caserta-Foggia.

Ma nell'elenco delle cose fatte c'è anche l'interporto di Bologna, una delle strutture più moderne nel campo dei trasporti intermodali in questo caso il Consorzio ha operato da solo. Nei lavori ferroviari imprese come la Cif vanta un'esperienza consolidata e posseggono attrezzature d'avanguardia. «Le tecnologie civili», dice l'ingegner Sabbioni - non rappresentano certo un problema per le nostre associate, e sappiamo fare anche i ponti, le gallerie».

Franco Galassi, della segreteria del Pgt

## Il trasporto aereo in Italia e in Europa. Ecco le prospettive

All'ing. Franco Galasso, membro della segreteria del Piano generale dei trasporti poniamo alcuni quesiti sul sistema del trasporto aereo. Quali le prospettive del trasporto aereo in Italia ed in Europa alla luce della liberalizzazione del mercato?

«Ci troviamo ormai da due anni di fronte ad un processo di riorganizzazione dell'intero trasporto aereo su scala continentale europea. La scadenza del '92 non farà altro che accelerare il processo e porterà notevoli cambiamenti nel panorama delle compagnie aeree degli aeroporti, della circolazione aerea. Per quanto riguarda l'Italia appare evidente come l'attuale assetto, fondamentalmente monopolistico, non resisterà alla spinta di una domanda articolata per qualità e accresciuta in quantità, sorgeranno nuove compagnie, non solo

di cosiddetto terzo livello, ma si assisterà allo sviluppo di compagnie già oggi considerate medie, l'Alitalia razionalizzerà la sua offerta in Italia (i 60 voli giornalieri cancellati da ormai più di sei mesi semplificano il processo in fieri) e tenterà, con molte possibilità di successo, accordi e compartecipazioni, sia a livello europeo che extra continentale al fine di reggere il confronto con i colossi d'oltre Atlantico e dell'area del Pacifico. Per gli aeroporti si porrà l'esigenza di investire in modo selettivo e non più per singolo aeroporto ma per «sistema aeroportuale», affidando ai gestori di sistema la responsabilità dell'articolazione e della specializzazione dell'offerta riducendo i costi della collettività e aumentando la qualità del servizio, soprattutto per ac-

cretere i flussi turistici caratteristici verso il Meridione. Per la circolazione aerea sarà obbligatoriamente percorsa la strada della revisione degli spazi aerei, soprattutto in zona aeroportuale, limitando le servitù aeronautiche ed adottando tecniche di controllo del traffico aereo più automatizzate e legate alle nuove tecnologie che già si vanno sperimentando anche nel nostro paese avvicinandosi ed atterraggi con l'ausilio di apparati a microonde, comunicazioni satellitari, navigazione in autoseparazione e di area.

Che fare di fronte alle prospettive di notevoli cambiamenti dello scenario nei trasporti aerei del nostro paese? A fronte di tali notevoli cambiamenti dello scenario in cui si è svolto per decenni il trasporto aereo nel nostro paese, un preciso ruolo di indirizzo e controllo spetterà alla pubblica Amministrazione in senso lato (Ministeri, Regioni, Enti pubblici delegati alla gestione) in mancanza di questa essenziale funzione ordinatrice del settore si rischiano perdite di mercato, ma soprattutto degrado della sicurezza del sistema. L'esperienza di otto anni di deregulation del trasporto aereo negli Usa devono divenire patrimonio dei vecchi e nuovi soggetti di questa fase di innovazione e razionalizzazione, l'incremento dell'offerta e la maggiore produttività cui si punta non dovranno in nessun caso ridurre i parametri di sicurezza ed affidabilità di questo delicato modo di trasporto, per questa ragione il controllo pubblico sul l'espletamento dei servizi e sui soggetti operativi degli

Tutte queste potenzialità, ad oggi inatte, potrebbero essere vanificate sia da eventuali resistenze all'innovazione ed al mercato da parte di soggetti per troppo tempo protetti, sia da freni amministrativi di una burocrazia garantista nelle procedure, ma inefficace e lassista nella programmazione negli indirizzi e nella attività normativa e sanzionatoria. Potenzialità e resistenze si fronteggiano, Parlamento, governo, amministratori pubblici ed imprenditori, sindacati dei lavoratori saranno i soggetti chiamati alle scelte ed alla gestione del trasporto aereo formato «Europa», dalla loro determinazione al cambiamento dipenderanno in buona misura il mantenimento e in prospettiva l'accrescimento dei livelli tecnologici ed occupazionali nel settore.

# Finmare: apre la strada del trasporto italiano.



Finmare apre la strada a un grande progetto di rinnovamento globale della qualità del trasporto. Con un consistente sforzo finanziario e tecnologico il Gruppo opererà una serie di investimenti per le flotte delle Società di linea, costruendo 15 nuove unità. A questo vasto progetto di costruzioni si aggiungono il riassetto di molte altre navi già in servizio, ulteriori investimenti in containers e in nuove attrezzature ausiliarie, l'ottimizzazione delle risorse umane e manageriali del Gruppo.

Il risultato sarà una rinnovata qualità di trasporto. Ed è questo ciò che serve al trasporto italiano per aprirsi la strada sulle grandi rotte commerciali del mondo.

Una strada che vede ogni anno milioni di tonnellate di merci percorrere 10 milioni di miglia toccando i porti di 90 Paesi, dal Mediterraneo all'Estremo Oriente, dal Nord America all'Australia, dal Sud America all'Africa, dall'Italia alle sue isole. Una strada che il Gruppo Finmare percorre attraverso 15 Società operative.

**FINMARE**  
La strada del trasporto italiano.

Le Società del Gruppo Finmare: Lloyd Triestino, Italis, Adriatica, Sidermar, Almare, Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar, Toremar, Saimara, Interlogistica, S.A.S.A., SIRM, Aurora.