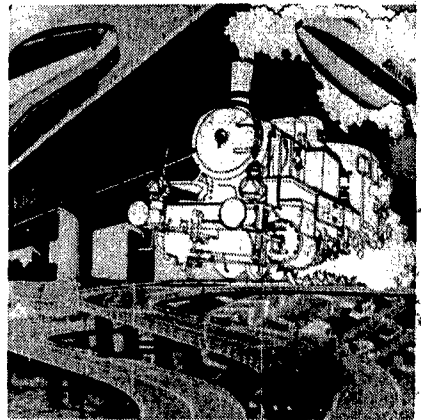


L'innovazione sta investendo l'intero comparto  
Potrebbe dimezzarsi il mezzo milione di occupati

# Trasporti, il lavoro in un sistema che cambia



## L'impegno programmatico del Pci

EUGENIO PEGGIO

**L**a seconda Conferenza nazionale dei trasporti indetta dal Pci rappresenta un momento importante di quell'elaborazione programmatica nella quale è impegnata da tempo la più importante forza di sinistra del nostro paese.

Numerose sono le ragioni che hanno indotto il Partito comunista ad affrontare il difficile compito di mettere a punto le linee di un programma che possa essere la base di un proficuo confronto, ed anche di un'intesa politica, tra le forze democratiche e riformatrici del nostro paese. Le straordinarie e sconvolgenti trasformazioni economiche e sociali, avvenute nel corso degli ultimi anni e che tuttora proseguono a ritmo incalzante, sotto la spinta della rivoluzione tecnico-scientifica in atto, sono sicuramente una delle ragioni di fondo di questa scelta.

Ma oltre a ciò, alla base di questo impegno è anche la crescente gravità della crisi del sistema politico italiano, che appare sempre più lontano dai bisogni e dalle richieste dei cittadini, e che si dimostra sempre meno capace di provvedere all'attuazione degli interventi di cui tutti avvertono l'urgenza. È tipico di questa crisi del sistema politico italiano il fatto che molto spesso su moltissimi problemi si manifestano larghissime convergenze, che determinano persino l'approvazione di apposite leggi, ma poi nulla concretamente accade e tutto prosegue senza che i problemi vengano in alcun modo avviati verso una soluzione positiva.

Si aggiunge che la sfida rappresentata dalla realizzazione entro il 1992 del «mercato unico europeo» comporta anch'essa la necessità, per le forze di sinistra, di definire - non in termini declamatori o propagandistici, ma in modo serio e responsabile, coerente quindi con la complessità della sfida da sostenere - un chiaro indirizzo su alcune questioni cruciali. Queste possono essere così sintetizzate:

1) quali obiettivi e quali scelte devono caratterizzare la nuova fase del processo di integrazione della Comunità economica europea, affinché questa possa costituire un fattore importante di una generale evoluzione positiva delle relazioni economiche e politiche mondiali (consolidamento della distensione, questione Nord-Sud, nuovi rapporti Est-Ovest, ecc.);

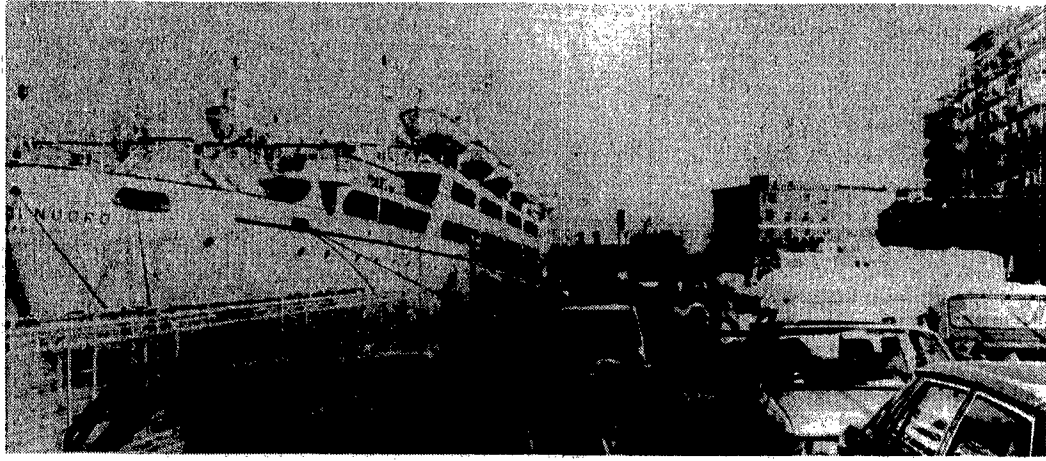
2) quali indirizzi e quali programmi debbano essere rivendicati e imposti in Italia per far sì che il nostro paese possa partecipare al balzo in avanti che il processo di integrazione europea sta per compiere senza il peso di troppi vincoli e troppe inefficienze, ed essendo stato posto in condizione di poterne trarre tutti i vantaggi possibili.

**P**orre tali questioni significa sollevare una serie di interrogativi di straordinaria importanza. Ma significa, innanzi tutto, assumere un impegno nettissimo in direzione di un profondo rinnovamento degli indirizzi sin qui prevalsi a livello internazionale e in Italia.

Il superamento delle gravi arretratezze che affliggono il paese in tanti campi esige che siano compiute con rapidità scelte molto precise, e all'altezza dei tempi, anche e innanzi tutto nel campo politico-istituzionale. Occorre stabilire una netta distinzione tra le responsabilità politiche, che devono assumere rilievo soprattutto a livello delle scelte e della programmazione degli interventi, e quelle amministrative, che devono concludersi essenzialmente come responsabilità attuative. Su questa base deve essere perseguita, da un lato, l'affermazione di un nuovo rapporto tra pubblico e privato e, dall'altro, la fine di un burocratismo paralizzante che è causa di enormi sprechi e dissipazioni, di fenomeni di corruzione diffusa, oltreché di gravissimi disagi per i cittadini e di avvilenti frustrazioni per i lavoratori e i dirigenti più seri e capaci della pubblica amministrazione.

E nel contesto di un impegno programmatico caratterizzato da questi elementi che si svolge la seconda Conferenza nazionale sui trasporti del Pci, che dovrà affrontare una serie di problemi specifici molto pressanti e di grande portata. Occorre - come è noto - porre fine davvero ad un modello di sviluppo del sistema dei trasporti incentrato essenzialmente su una scelta monomodale: l'automobile e il trasporto merci su gomma. Occorre passare ad un sistema dei trasporti che valorizzi la struttura peculiare dell'assetto territoriale e urbanistico dell'Italia. Ciò che la natura e una storia millenaria hanno messo a disposizione del nostro paese rappresenta un patrimonio straordinario anche ai fini della costruzione di un moderno ed efficiente sistema di mobilità delle persone e delle merci. Basti pensare al sistema dei mari che circondano la penisola, sui quali può svilupparsi una intensa navigazione di cabotaggio a costi di gran lunga inferiori a quelli dei trasporti su gomma o su rotaia. Oppuri si consideri cosa rappresenta in Italia la fitta rete di medie e piccole città, cariche di storia dal punto di vista della possibilità di contenere i fenomeni di concentrazione e di congestione, e gli alti costi che ne derivano che sono tipici delle grandi aree metropolitane.

Ovviamente, quando si parla di trasporti l'obiettivo di fondo da perseguire è quello di fare dell'Italia un paese nel quale la modernità sia data non soltanto, ma certo anche dalle condizioni - di rapidità e di costi - nelle quali si svolge la mobilità delle persone e delle merci. È proprio l'importanza di questo obiettivo che è alla base della decisione del Pci di fare della Conferenza dei trasporti un momento del proprio impegno programmatico più complessivo.



■ L'ondata della innovazione sta investendo l'intero comparto dei trasporti, come è già accaduto nell'industria. Elettronica, informatica, automazione, creano situazioni del tutto nuove. Treni veloci e largamente automatizzati, grandi nodi ferroviari gestiti con i computers; metri guidati dall'elettronica; navi supersofisticate con equipaggi ridotti e automazione delle operazioni portuali; «combinato» in luogo del tradizionale trasporto artigianale su gomma; e, intanto,

è già sulla scena il nuovo aereo suborbitale, mentre negli aeroporti crescono gli incrementi di produttività, ridotte nettamente l'orario di lavoro a parità di salario, contrattare la nuova organizzazione del lavoro, promuovere soluzioni di sviluppo diversificate. Il progresso tecnico non può essere esorcizzato verso questa o quella soluzione sociale ed economica. Ecco un grande tema centrale della Conferenza nazionale dei trasporti del Pci, che ripren-

de e sviluppa in modo specifico la discussione e le proposte della Conferenza del lavoro dipendente. Il sindacato potrà essere all'altezza della sfida solo se riuscirà ad aderire ad ogni piega dei processi produttivi, e della condizione dei lavoratori. E ciò significa democrazia, articolazione nelle categorie; significa sciogliere i due nodi che stanno alla base della crisi e delle difficoltà dei sindacati. Processi come quelli che si sviluppano non possono essere go-

vernati con una contrattazione centralizzata, con un'organizzazione prevalentemente orizzontale, e senza un'attività ed estesa partecipazione dei lavoratori. Una unità sindacale interpretata come mediazione di vertice, la perdita di peso delle organizzazioni di categoria, la limitata capacità di contrattare tutta un'erogazione articolata del salario accentuerebbe crisi e difficoltà. Le vertenze più significative dell'ultimo anno la dicono lunga a questo proposito.

Un contratto in sostanza buono, come quello dei ferrovieri, è entrato in crisi proprio perché non aveva adeguate radici nella struttura del comparto. Nella lotta dei lavoratori portuali si sono intrecciati i temi della rappresentatività del sindacato e della capacità dei lavoratori di pensare a vivere in termini nuovi i loro ruoli. Nella vertenza dei lavoratori aeroportuali i «buchi neri» sono cominciati con le difficoltà di rapporto tra i vertici del sindacato e la base.

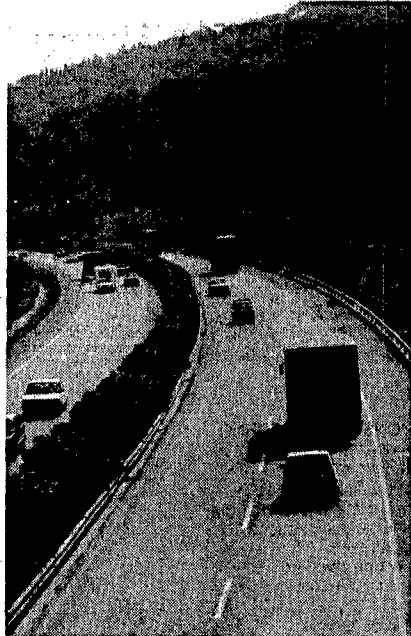
Sul tappeto, drammaticamente, c'è la questione del rapporto tra lavoratori dei trasporti e utenti. Non c'è solo il rischio della legge anticicliero, perché la stessa lacerazione tra lavoratori e utenti, acuita da una strenua campagna di stampa, è in se stessa un grave danno: isola i lavoratori nelle vertenze, indebolisce l'unità complessiva del movimento, fa il gioco delle tendenze conservatrici.

Da questa morsa si esce solo con un patto sociale tra lavoratori e utenti. L'autoregolamentazione può essere questo patto. A condizione che essa sia davvero decisa democraticamente dai lavoratori e non calata dall'alto, comprenda norme vincolanti per le controparti, e dia

luogo a forme di lotta nuove ed efficaci. Non si tratta di definire, comunque, un regolamento e neppure di strappare faticosamente un «sì» in un referendum. Si tratta, invece, di conquistare un orientamento dei lavoratori dei trasporti, degli utenti e dell'opinione pubblica. Soluzioni che in qualche modo calassero dall'alto sui lavoratori (anche dal vertice sindacale) sarebbero, alla fine, più negative che positive.

Infine, un corretto rapporto va mantenuto tra politica dei trasporti e condizioni specifiche dei lavoratori. A nulla vale un buon contratto se l'Azienda ferroviaria precipita nella crisi. Ma i discorsi sulla riforma ferroviaria e sul rilancio non stanno in piedi se tutto ciò si riflette sui ferrovieri ogni giorno con la politica indiscriminata dei tagli, o con un autoritarismo privo, per di più, di vera efficienza. Lo sviluppo della riforma dei trasporti è decisivo per i lavoratori; ma è un discorso astratto se non si sciogliono i nodi della loro concreta condizione di lavoro.

Non siamo in tempi normali. Siamo ad una svolta nel sistema dei trasporti e nelle relazioni economiche e sociali. E il futuro non può essere guardato con gli occhi del passato.



## I lavori si aprono venerdì Questo il programma della seconda conferenza del Pci sui trasporti

■ Venerdì si apre la seconda Conferenza nazionale dei trasporti indetta dal Pci. Ecco il programma dei lavori.

Giovedì 7, ore 9,30 relazione introduttiva del sen. Lucio Libertini; dalle 10,30 alle 12,00 dibattito; dalle 15 alle 20 riunione delle commissioni di lavoro. Venerdì 8 dalle 9,30 alle 11 e dalle 15 alle 17,30 dibattito. Alle 17,30 conclusioni di Achille Occhetto, vicesegretario del Pci.

Sono invitati il governo, i presidenti delle commissioni parlamentari, la segreteria Pci, Cisl, Uil e i sindacati dei trasporti e delle costruzioni; la Lega cooperativa, la Confindustria, l'Ance, la Federttrasporti, la Confetra, Filc, Filt, Anita, Ente Fs, Alitalia, Anchi, Finnare, aziende di trasporto

delle maggiori città, gli assessori ai Trasporti regionali, provinciali e comunali, Italia nostra, Lega ambiente, Wwf, Arci. Partecipano alla conferenza i seguenti esponenti del Parlamento europeo: on. Georgios Anastassopoulos, presidente della commissione Trasporti del Parlamento europeo; on. Gunter Topmann, della commissione Trasporti del Parlamento europeo; dr. Gorm Komerup, segretario generale della commissione Trasporti della Cee; dr. Peter Schilfauer, funzionario della commissione Trasporti della Cee; ing. Ernst Widmer, delegato ufficiale di Berna delle Ferrovie federali svizzere e Walter Finkbonner, segretario di direzione delle Ferrovie federali svizzere.

**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
- Cidono
- 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
- Italteknica
- Italter
- Mantelli
- Mantelli Estero
- Mededil
- Metrorama
- Pavimental
- Pim
- Rav
- Rep
- Sappro
- Sat
- Siacu
- Sicit
- Sistemi Urbani
- Società Autostrade Meridionali
- Sotecnici
- Spamo
- Spa
- Stretto di Messina
- Svevi
- Tangenziale di Napoli

gruppo **iri-italstat**