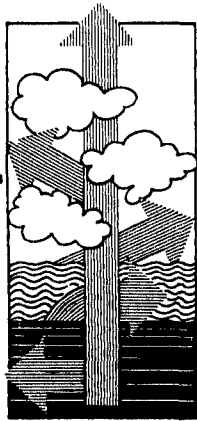


**Tutto trasporti**



Tre domande al ministro dei Trasporti  
Qual è il ruolo delle Ferrovie in Italia?  
Come vede un sistema italiano ad alta velocità?  
Quale la sostanza della proposta di riforma?

# Santuz: cambiare il sistema dei trasporti

Giorgio Santuz

**Fare ordine nei programmi dell'Anas**

MAURIZIO LOTTI

Dalle polemiche sui limiti di velocità è emerso un elemento positivo: il problema della sicurezza sulle strade si è finalmente imposto all'attenzione di una vastissima opinione pubblica. Si è andato oltre il freddo riscontro statistico delle decine di migliaia di morti e più ampia si è fatta la consapevolezza che le condizioni in cui versa la mobilità delle persone e delle merci costituiscono una grande questione civile, sociale, economica e ambientale. Tra divisioni, incertezze e compromessi sono usciti provvedimenti pasticciati, alcuni dei quali ispirati a logiche perversive, se dovessero prevalere, peggiorerebbero l'attuale assurdo assetto dei trasporti che non ha riscontro alcuno negli altri paesi europei.

Si pensi al violento attacco portato al trasporto ferroviario, al decreto sui mondiali di calcio che, bloccato per merito nostro, perpestrava una vera e propria truffa nei confronti degli sportivi (solo lo 0,30 per cento dei 6.500 miliardi stanziati era destinato agli impianti sportivi), espropria i poteri di comuni e regioni, legittimava comitati di affari pronti a gestire l'enorme torta con modalità di appalto a dir poco indecenti, sottraeva risorse destinate ad altri programmi vari e ferroviari, e da ultimo al macchinoso compromesso sui 130 chilometri a singhiozzo fonte di illarità, sconcerto e grande incertezza. La sicurezza sulle strade non è solo questione di limiti di velocità, che pure sono indispensabili e che è opportuno definire in un unitario quadro di riferimento europeo. La vera soluzione va ricercata in un nuovo sistema dei trasporti che sappia aggredire i nodi strutturali della congestione del traffico nelle città e nelle periferie, che risani i poteri di trasporto pubblico su gomma, che trasferisca quote di traffico dalla strada alla ferrovia.

Le nostre proposte definite nella conferenza dell'aprile scorso conservano per intero la loro validità. In sintesi: rilancio del trasporto ferroviario sulla base di un piano adeguatamente finanziato e del massimo recupero dell'efficienza nella gestione, sistemi integrati di trasporto nelle aree urbane, intermodalità, determinazione dei programmi attuativi del piano decennale della viabilità, definizione di un «pacchetto sicurezza» che guardi ai limiti di velocità, ma anche la revisione del codice della strada, i criteri di omologazione degli autoveicoli, la riforma della motonazione civile, il sistema dei controlli

Relativamente alla viabilità stradale come prima misura, anche per una elementare esigenza di chiarezza e nel rispetto di orientamenti concordati nel giugno scorso, chiediamo che dal nuovo decreto sui mondiali siano esclusi tutti quegli interventi che non presentano alcuna logica connessione con quelli destinati a migliorare l'accesso agli stadi. Va quindi rapidamente ridefinita la scala di priorità delle opere comprese nel piano decennale Anas.

Prorità assoluta va assegnata alla eliminazione delle strozzature e delle congestioni a ridosso delle aree urbane, al completamento dei grandi itinerari longitudinali e trasversali, alla realizzazione di assi attrezzati per la connessione con i porti e gli aeroporti. Il programma così definito dovrà poi prevedere che per ogni opera siano accertati i reali costi complessivi e garantiti i flussi finanziari per il loro completamento. Non più rinviabile, poi, è la definizione da parte dell'Anas di un organico programma pluriennale di manutenzione delle strade che (contando sui finanziamenti superiori all'attuale quota del 15 per cento degli stanziamenti destinati alla viabilità) comprenda oltre agli interventi così detti ordinari quali volti ad eliminare i punti di maggiore pericolosità. Deve essere migliorato il complessivo livello di servizio oggi in gran parte pessimo della viabilità ordinaria, sulla quale si sviluppa il maggior volume di traffico, e che perciò è la causa maggiore di incidenti, compreso quello di alcune superstrade che debbono assumere, quanto a sicurezza, caratteristiche simili a quelle delle autostrade. È evidente che una tale operazione comporta un diverso utilizzo delle risorse finanziarie destinate alla viabilità. A tale scopo, oltre a tramutare rapidamente in opere i residui passivi accumulati dall'Anas (circa 10 miliardi) vanno liberate gran parte delle risorse oggi congelate a favore delle autostrade in concessione. È scandaloso il gran parlare che si fa della compatibilità della spesa con il debito pubblico, con particolare riferimento al settore dei trasporti e soprattutto alle ferrovie senza rimettere in di scussione i 28.000 miliardi che nel decennio lo Stato intende regalare alle società autostradali che, oltre a gestire in maggioranza pingui bilanci, propongono altre migliaia di chilometri di nuove autostrade in gran parte inutili in contrasto con il piano generale dei trasporti e fortemente lesivi di territorio e ambiente.

Al ministro Giorgio Santuz, titolare del dicastero dei Trasporti, abbiamo rivolto alcune domande sul sistema dei trasporti in Italia.

**Al di là delle polemiche spesso confuse di questi giorni - abbiamo chiesto - qual è il suo pensiero sul ruolo che debbono avere le ferrovie in Italia e gli obiettivi più importanti che occorre perseguire in tale direzione?**

Il piano generale trasporti e il nuovo piano energetico, presentato il 10 agosto 1988 in Consiglio dei ministri, definiscono una linea strategica fondamentale, difficilmente attaccabile: «Il trasferimento sulla modalità ferroviaria di una rilevante quota della domanda di trasporto su gomma». Questa linea strategica trova supporto in distinte motivazioni: il raggiungimento di una quota della domanda di trasporto su ferro coerente ai livelli degli altri partner comunitari (incidenza del 25-30% del trasporto sulla rete ferroviaria), il blocco dei paesi terzi, come l'Austria e la Svizzera, in modo esplicito hanno già attivato in merito all'attraversamento dei loro territori da parte di mezzo di trasporto su gomma delle merci, il contenimento dell'impatto ambientale acustico e atmosferico, il contenimento dei consumi energetici (29 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio vengono consumate ogni anno per il trasporto su gomma), il riequilibrio modale dà un contributo reale alla sicurezza stradale, la rilevante penalizzazione nelle attività

intermodali, caratteristica dominante dei processi di scambio delle merci all'interno della Cee.

**In quali termini lei vede il problema di un sistema italiano di alta velocità?**

Senza dubbio dotare il nostro paese di un sistema ferroviario ad alta velocità può essere un obiettivo del medio e lungo periodo, ma ciò che va risolto nel breve è la velocizzazione e la fluidificazione dei traffici ferroviari sull'asse dorsale centrale, l'asse cioè Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano. Su tale asse insiste la quota maggiore di traffico, su tale asse si motiva un processo di velocizzazione in quanto consente al tempo stesso un miglioramento dei livelli di servizio e un aumento delle capacità di traffico per le merci. Su questo asse infine c'è una reale emergenza: l'adeguamento del tratto Firenze-Bologna. Non risolvere in termini moderni le problematiche presenti su tale relazione significa ancora una volta allontanarsi dalla rete Europea, significa aumentare ulteriormente i livelli di saturazione della rete stradale, ma soprattutto significa annullare la lo-

CLAUDIO NOTARI

gica dei «corridoi plurimodali» definita dal piano generale trasporti.

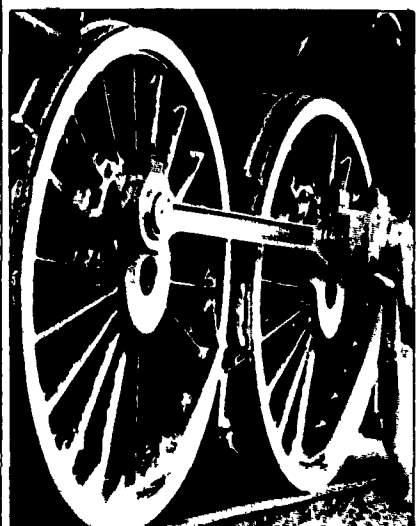
**Si discute molto della gestione dell'Ente Fs, ed è stato preannunciato un suo disegno di legge che modifica l'assetto dell'Ente. Qual è il suo giudizio su questo problema e quale è la sostanza della sua proposta di riforma?**

Stiamo lavorando perché a tempi brevi si disponga di un disegno di legge che consenta maggiore funzionalità ed efficienza all'intero sistema gestionale dell'Ente e al tempo stesso maggiori garanzie nelle forme di vigilanza del ministero sull'Ente. Non si vuole annullare la legge 210/85, ma la si vuole rendere più coerente alla nuova strategia che lo Stato si sta dando sul fronte dei

vede il problema di un sistema italiano ad alta velocità? La discussione sulla gestione dell'Ente Fs. È stato preannunciato un disegno di legge che modifica l'assetto dell'Ente. Qual è il giudizio del responsabile del dicastero? Pubblichiamo le risposte dell'onorevole Giorgio Santuz.



## «Scrivi una cartolina in Parlamento»



**L'ITALIA HA BISOGNO DELLE FERROVIE  
NO AI TAGLI SI ALLO SVILUPPO**

**Si stanno spedendo migliaia di cartoline ai presidenti delle Camere per risanare e sviluppare le Ferrovie**  
Intervista a Licia Perelli

**Pochi mesi fa il coordinamento nazionale dei ferrovieri ha consegnato al Senato e alla Camera 100.000 firme raccolte dai ferrovieri e utenti per l'attuazione della riforma dell'Ente Fs. Ora il coordinamento chiede ai cittadini e ai lavoratori dei trasporti di spedire almeno 300.000 cartoline ai presidenti della Camera e del Senato. Come mai a così poca distanza di tempo, chiediamo a Licia Perelli, coordinatrice della commissione Trasporti del Pci, avete rilanciato una nuova iniziativa di massa. Vi sono ragioni e obiettivi diversi che vi propongono in questa iniziativa?**

Le 100.000 firme raccolte pochi mesi fa sono sempre attuali. Le firme denunciavano quello che la stampa sembra aver scoperto solo ora dopo che Amato ha annunciato la-

gli al lavoro e alla rete ferroviaria nella prossima legge finanziaria. Da parte nostra, abbiamo denunciato da tempo la riforma mancata, e tutto ciò che non è cambiato, non per tagliare ma per ottenere, come abbiamo scritto nell'appello per la raccolta delle firme che «lo Stato impegnasse tutte le risorse necessarie per un grande rilancio del sistema ferroviario come scelta prioritaria, che venissero respinte le ipotesi di privatizzazione delle parti più nocive dell'Ente, che si procedesse alla burocratizzazione dell'Ente con una gestione responsabile ed efficiente, si affrontasse la questione morale ponendo termine alla lottizzazione, agli sprechi, alla politica delle tangenti stabilendo la distinzione fra direzione politica e gestione». Si obietta agli investimenti richiesti che le ferrovie costano troppo al bi-

**lancio dello Stato.**

Però nessuno calcola il costo delle infrastrutture autostradali, per le quali sono stati spesi dal '60 ben 350.000 miliardi. Né viene rilevato che nei paesi europei (Francia, Germania, Inghilterra, Svizzera) dove le ferrovie sono state portate a un sistema intermodale, il costo delle infrastrutture ferroviarie sono a carico dello Stato a cui gli Enti di gestione pagano una tassa d'uso. In realtà alla base di tutta la manovra politica e di attacco alle ferrovie c'è ben altro. Vi sono i grandi interessi economici In-Fiat e quelli di potere su cui si scontrano Dc e Psi. Vorrei ricordare quanto accadde a Los Angeles negli anni '30, quando la General Motors, per vendere auto, acquistò i treni, li smantellò e portò l'auto al trionfo. Da allora Los Angeles è diventata una immensa autostrada così come la volle l'industria automobilistica ma congestionata dal traffico e invivibile. Per opporsi ai grandi interessi economici, che premono per la riduzione della rete ferroviaria occorre un grande movimento, un vasto fronte sociale e culturale a favore delle ferrovie.

**Ma vi è anche un'altra contraddizione con cui le fer-**

**rovie devono fare i conti. È l'inefficienza del servizio pubblico che gli stessi utenti denunciano.**

Il problema dell'efficienza è reale e grave. Ma non si risolve con i tagli o le privatizzazioni, sia pure in nome dell'efficienza, come propone il governo, al di fuori di una politica che qualifichi i servizi pubblici essenziali. Né sembrano costare di meno i servizi pubblici privatizzati come le autostrade che oltre ad essere sovvenzionate con i soldi pubblici, usufruiscono gratuitamente delle infrastrutture stradali, né sono immuni da tangenti pagate alle forze politiche per ottenere le concessioni.

**Secondo le gli utenti possono fare emergere un concetto nuovo di efficienza e di qualità del servizio pubblico?**

Io credo che il punto di vista dell'utenza sia pure nelle sue articolazioni e differenziazioni, si tratti di passeggeri o merci, potrebbe far emergere la funzione sociale dei servizi pubblici, che non può essere eliminata, e far emergere le condizioni di qualità cui i servizi dovrebbero essere gestiti o regolati dalla politica del governo.

**La controparte della vostra iniziativa è solo il governo o anche il vertice dell'Ente, il presidente Ligato?**

Noi invitiamo i ferrovieri e gli utenti a spedire migliaia di cartoline ai presidenti della Camera e del Senato perché riteniamo che in questo momento le principali responsabilità dell'arretratezza delle ferrovie non siano solo dell'Ente ma anche politiche, del governo. Innanzitutto per la mancata attuazione del Piano generale dei trasporti che faceva delle ferrovie l'asse portante della riforma del sistema dei trasporti. Nella Finanziaria '89 si annunciano invece tagli per tutti quei settori che dovrebbero costituire l'ossatura di un sistema intermodale, dalle ferrovie al trasporto marittimo, e fluviale, al cabotaggio, al trasporto pubblico urbano. Senza una legislazione e una politica che incentivi il trasferimento di flussi di traffico passeggeri e merci, dalla strada, al combinato, al ferro, al mare, anche un aumento di produzione di treni al limite delle potenzialità della rete, non garantirà un equivalente spostamento di quote di traffico dalla strada alla rotaia.

# Consorzio Linea T EVOLUZIONARIO

Il consorzio Linea T si compone di tre società: AES, telecontrolli e teleorologianze, AUTOMA, segnalamento ferroviario, TRANSTEL, comunicazione e rapporti con il pubblico, che operano per l'innovazione costante dei sistemi e delle tecniche di trasporto. Tecnologie nazionali e internazionali per l'evoluzione del nostro sistema ferroviario in Europa.



consorzio linea t



M.C. ESCHER Spirali 1953