

Tutto trasporti

Intervista a Francesco Mandarinini presidente della giunta regionale dell'Umbria La «via dei trasporti alternativi» La «città regione» e la mobilità fra i vari centri

Il bilancio della Finmare Ma sulla flotta pubblica l'ombra dei tagli della «Finanziaria»

Piccini, console di Livorno «Chi sono i responsabili della grave crisi che colpisce i porti»

PAOLO MALVENTI

LIVORNO La Compagnia portuali di Livorno è forse la più forte organizzazione di lavoratori autogestiti oggi presente in Italia ed italo Piccini ne è dagli anni Sessanta il suo capo indiscusso

Console (così si chiama tra i portuali il dirigente massimo eletto dai lavoratori) Piccini, sui porti sta spirando vento di tempesta

Si è in un momento particolare c'è un attacco ormai sfrenato contro le compagnie condotto a livello nazionale che trova punti di riferimento anche alla periferia. Sembra ormai certo che l'attacco sia stato coordinato dalla Confindustria dopo che la Confindustria Armatoria privata vi ha fatto il suo ingresso. L'armatoria privata vuole conquistare oltre all'egemonia sul mare anche tutto il trasporto integrato. È riuscita ad arrivare alla porta dello stabilimento lasciando il contenitore vuoto intende surrogare il ruolo degli spedizionieri e degli agenti marittimi magari cercando di farli diventare suoi dipendenti ma uno zoccolo duro lo trova nel ruolo e nella forza che esprimono le compagnie dei lavoratori portuali.

Allora è questo zoccolo duro che ha scatenato l'attacco contro le compagnie?

Certo ed è un attacco che trova larghi consensi da parte del governo. Gli esempi sono le due proposte di legge del ministro Prandini sul cabotaggio e sulla riforma delle gestioni portuali. Il primo aiuta l'armatoria privata e dà una risposta più politica che economica mentre il secondo non riforma assolutamente niente ed anzi aggrava tutte le situazioni. Gli enti di sistema che avrebbero dovuto sostituire gli enti porto carrozzoni parassitici che sono stati determinanti nel disastro economico di alcuni porti stonici divennero essi stessi carrozzoni. Nessuna riforma quindi ma solo un grande favore a chi ha messo in ginocchio l'economia marittima del nostro paese.

Mi sembra di capire che non il senti responsabile della crisi del nostro sistema dei trasporti?

E come potrei esserlo visto che proprio le compagnie con grandi sacrifici e senza l'aiuto di nessuno hanno saputo mantenere in piedi i nostri scali mentre attorno tutto l'acqua non risponde alle esigenze la dogana perché manca personale, non ci sono collegamenti ferroviari si continua a far viaggiare la merce su gomma con forti aggravi sui costi delle merci. Un contenitore spedito per ferrovia costa 200mila lire su gomma per la stessa destinazione oltre un milione. Sono forse le 10 o 20mila lire in più o in meno dei costi di lavoro portuale a mettere in crisi il settore? Si sostiene anche che le navi scelgono i porti stranieri a causa delle tariffe praticate nei nostri porti ed invece tutto ciò accade perché gli altri paesi hanno una flotta che noi non abbiamo più. Trasportiamo solo il 20 per cento delle merci rispetto al 50 per cento di quello che ci spetterebbe, ma non abbiamo navi mentre i cantieri navali sono in crisi. Se fino ad oggi abbiamo retto è grazie anche alle compagnie portuali ed ora il ministro con una semplicità e una arroganza vuole farle fuori.

«Così immagino per l'Umbria il sistema trasporti del 2000»

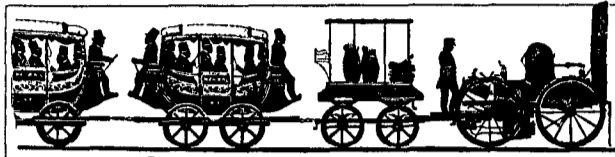
Per una regione piccola come l'Umbria serve un progetto «grande» per affrontare in termini nuovi e soprattutto moderni il problema del trasporto in ogni sua accezione. Sembra essere questa la filosofia di fondo scelta dalle forze politiche che governano questa regione. Di questo, ed altro, abbiamo parlato con Francesco Mandarinini, comunista, presidente della giunta regionale dell'Umbria.

FRANCO ARCUTI

Gli scienziati sostengono che il futuro non sarà dell'automobile, ma dei mezzi di trasporto «alternativi». Lei come immagina il sistema dei trasporti dell'Umbria del 2000?

Innanzitutto deve dire che i governanti del nostro paese non sembrano affatto dar credito a quanto sostengono gli scienziati visto che anche con la Finanziaria 89 si operano scelte che penalizzano gli investimenti a favore dei trasporti alternativi a vantaggio ancora dell'automobile con i finanziamenti per la costruzione di altre autostrade. Ma veniamo all'Umbria. La nostra è una regione che presenta caratteristiche diverse da tutte le altre regioni italiane. È per questo che l'abbiamo ancora definita «la città regione». E quando penso al problema dei trasporti non posso non tener conto di questo. Da anni abbiamo scelto la «via dei trasporti alternativi». Di una mobilità diversa nuova ed innanzitutto moderna. Ma ritengo anche che il «trasporto» debba essere considerato un servizio per i cittadini e quindi un problema pubblico. Tant'è che in Umbria ad esempio il 92% del trasporto su gomma è gestito da enti pubblici.

In Umbria si sente spesso parlare di «mobilità alternativa». Cosa significa, in concreto, questo binomio? L'80% dei centri abitati dell'Umbria è situato in collina e questo rappresenta una difficoltà oggettiva per un sistema di trasporto basato sull'auto mobile. Dunque abbiamo cercato di abbattere le più moderne ed avanzate tecnologie ad una esigenza antica ed elementare quella della mobilità dell'individuo. E così che sono nate ad esempio le «scale mobili» a Perugia. Una esperienza positiva e che oggi tutto il mondo ci invidia. Insomma il futuro dei trasporti almeno per noi sta in un sistema integrato che unisca tradizionali mezzi di trasporto a sistemi alternativi come scale mobili, ascensori, tapis roulant, teleferiche. Solo così sarà possibile offrire all'utente un trasporto urbano completamente diverso da quello dell'automobile o degli autobus.



Macché. Con Perugia ci sono Orvieto dove si sta lavorando alla ristrutturazione della vecchia telefona idraulica abbiamo proposto il Fondo investimenti occupazione un progetto che affronta il problema dei trasporti alternativi a Narni un altro progetto riguarda Cascia. A Città di Castello è stato attuato un progetto analogo a quello di Perugia mentre a Spoleto è stato realizzato un grande piano generale che muterà radicalmente i trasporti urbani. Ecco questi rapporti sentano tanti progetti in alcuni casi molto diversi tra loro ma il cui «filo conduttore» è rappresentato dalla scelta di non investire più nei trasporti tradizionali privilegiando invece le nuove ed alternative tecnologie a nostra disposizione.

In questo vostro sforzo, che in termini di investimenti non è certo cosa da poco, avete trovato il conforto dello Stato?

Lo Stato più che altro è stato a guardare. Le scelte compiute in Umbria sono state il frutto di una nostra autonomia e la borazione. L'unica cosa che il governo ha saputo fare è stata quella di depennare dai progetti Fio quello dell'aeroporto di Sant'Egidio dopo che gli stessi tecnici dello Stato lo avevano giudicato estremamente valido e positivo. E così l'Umbria è ancora tra le po-

chissime regioni italiane a non avere un aeroporto regionale. Ma non ci diamo per vinti. Quel progetto lo abbiamo ripresentato al Fio.

Qualche anno fa lanciate uno slogan «Umbria cerniera di traffico tra Nord e Sud». Cosa ne è stato di tutto questo?

In realtà i piani di sviluppo del governo centrale hanno sempre «bay passato». L'Umbria l'hanno saltata. E così siamo ancora una realtà marginale nella rete nazionale delle grandi vie di comunicazione da quelle aeree a quelle stradali e ferroviarie.

E della ferrovia in concessione, la Msa, cosa ne sarà?

Vogliamo farne anche in questo caso esperienza nuova moderna. Da vecchia ferrovia la vorrebbe trasformare in una «metropolitana leggera» in grado di collegare velocemente i maggiori centri della regione. Il progetto relativo è stato presentato al ministero dei Trasporti già da diversi anni ma nonostante il generale apprezzamento ricevuto non è stato ancora finanziato.

E come giudica la situazione dei trasporti su rotaia delle Ferrovie dello Stato?

Negli ultimi tempi le cose sono migliorate almeno sulla carta. Abbiamo firmato un protocollo d'intesa con l'ente

delle Ferrovie dello Stato che prevede notevoli investimenti in Umbria e collegamenti più rapidi e diretti con Roma e Milano e dunque con il resto d'Italia. Mi sembra però che lo stesso ente sia in difficoltà che stia cioè ritardando i suoi programmi di sviluppo ed ammodernamento dell'intera rete ferroviaria italiana.

Trasporti alternativi, aeroporti, ferrovie, veniamo all'ultima domanda in Umbria non c'è una rete autostradale, salvo il breve tratto della A1 ad Orvieto, ma c'è una superstrada, la E 45, tristemente famosa per i suoi morti.

È vero. Questa strada per noi costituisce un problema gravissimo. Intanto il governo deve impegnarsi per il suo completamento ma dobbiamo assolutamente impedire che questa si trasformi in «autostrada alternativa». Se così fosse l'Umbria diverrebbe terra di passaggio del grande traffico pesante tra il Nord e il Sud con tutti i problemi che ciò comporterebbe. Questo per noi è inaccettabile e per la regione significherebbe un disastro ecologico. La E 45 deve rimanere una importante «via di penetrazione» dal nord dell'Italia e dell'Europa per i movimenti veicolari complessivi, ma non può diventare una «camionale».

PIERLUIGI CHIGGINI

GENOVA. Nelle intenzioni il 1989 avrebbe dovuto annunciare l'agognato pareggio del bilancio consuntivo Finmare nel quale confluivano le partite di quindici società Italia Adriatica e Lloyd Triestino per il trasporto merci su linee internazionali. Sidermar e Almare per i trasporti di massa (carbone, petrolio, prodotti siderurgici) la Tirrenia quattro società di traghetti siderurgici e cinque imprese di servizi. L'obiettivo si allontanerà di un anno per i ritardi nella consegna di alcune nuove navi. Si prevede comunque una netta riduzione del deficit rispetto agli oltre cinquanta miliardi dell'ultimo consuntivo grazie al miglioramento di alcuni «segnalatori» come la quantità di merci trasportate. Nel frattempo Finmare ha investito centinaia di miliardi nel rinnovo della flotta.

Il disegno di legge in materia di trasporti allegato alla Finanziaria trova dunque una Finmare che si è scrollata di dosso il marchio di ente assistito vero o presunto che fosse ed è propensa a competere sul mercato. Le compagnie dei trasporti di massa sono in attivo nonostante il passaggio ai privati di una quota notevole di traffici. La Tirrenia e le altre compagnie di traghetti sovvenzionate dallo Stato per i servizi a tariffa amministrata hanno ridotto progressivamente la loro dipendenza dal debito pubblico. «In tre anni l'offerta dei servizi è aumentata del 60%. Quest'offerta per la prima volta non ci sono state code all'imbarco per la Sardegna - affermano con soddisfazione negli ovattati uffici di piazza Dante a Genova - Nel frattempo le sovvenzioni sono calate drasticamente da 432 miliardi del 1983 a 354 del 1987. Il che significa il 18% in meno a valore corrente, ma il 38% in meno se si tiene

conto dei tassi d'inflazione». I bilanci di Italia Lloyd e Adriatica le società impegnate a reggere la concorrenza sul fronte del traffico container sono gli unici a segnare ancora rosso profondo. Quali sono allora le ragioni profonde che muovono i tagli della «Finanziaria»?

Il disegno di legge primo firmatario De Mita riduce le sovvenzioni ai traghetti di cento centocinquanta miliardi aumenta le tariffe del 25% prevede prepensionamenti e cassa integrazione che colpiranno soprattutto gli organici della Tirrenia secondo i calcoli di Alcide Rosina amministratore delegato Finmare se ne andranno a casa 1.200 naviganti prevalentemente dell'area campana. Non si può escludere che qualcuno punti a un bel taglio alle linee e alle rotte Tirrenia per fare spazio ai traghetti privati. C'è per con segnare ai privati la «polita» del turismo estivo verso la Sardegna e lasciare a Tirrenia il magro compito di «stranavi del mare» per gli isolani (naturalmente a tariffe protette ma con un inevitabile scadimento del servizio). Cosa ne pensano gli interessati? Apparentemente, la posizione di Alcide Rosina è improntata all'ottimismo. A chi gli chiede quali saranno le società più colpite dai provvedimenti governativi, lui risponde: «Nessuna società colpita, semmai qualcuna beneficiata. Dopo il discorso sui tagli alle sovvenzioni, lo ho scritto una lettera al ministro Prandini nel quale sostengo che sono possibili risparmi anche molto maggiori e se ciò non è avvenuto prima lo si deve a un sistema politico-organizzativo che ha stoppato i nostri sforzi. Io spero che il processo in atto possa essere portato a compimento in modo intelligente, senza smantellare il sistema di trasporto per le isole».

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 rammodernamento 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.

GRUPPO FINMARE

La strada del trasporto italiano.

Le Società del Gruppo Finmare: Lloyd Triestino, Italia, Adriatica, Sidermar, Almare, Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar, Toremar, Saimare, Interlogistica, SASA, SIRM, Aurora