

Tutto trasporti

Intervista a Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti, casa e infrastrutture della Direzione del Pci: «La grande sfida per il futuro dei nostri porti e dell'economia marittima del nostro paese»

Noi vogliamo lo sviluppo

I porti italiani sono di nuovo al centro di uno scontro politico. Il governo e la Confindustria accusano le compagnie dei lavoratori portuali di essere responsabili della crisi che affligge l'economia marittima e l'emargina in Europa. E sembra che il ministro della Marina mercantile, Prandini, si appresti a liquidare in sostanza il ruolo delle Compagnie con un suo disegno di legge. Ne parliamo con il senatore Lucio Libertini, responsabile della commissione Trasporti, casa e infrastrutture della Direzione del Pci.



Lucio Libertini

Quale è il giudizio dei comunisti su questa situazione e sulle prospettive che si aprono?

Siamo in presenza di una montatura propagandistica e di una colossale mistificazione. Si confondono problemi diversi, cause con effetti, si nascondono questioni essenziali. Deve essere chiaro, prima di tutto, che l'attacco ha motivazioni politiche. Si vogliono liquidare forme avanzate di autogestione dei lavoratori, si vogliono privatizzare i porti, si vuole allargare ed estendere il potere di grandi gruppi economici.

Si, ma in concreto...

In concreto, l'economia marittima italiana si è emarginata in Europa, dove la gran parte dei traffici si concentra nel Nord-Est del continente, perché esso non è un sistema, o è un sistema zoppo, poco efficiente, non competitivo. Il porto, nella nostra epoca, non è un emporio, il punto di arrivo terminale delle merci. E, invece, un anello di una grande catena di montaggio del traffico che va dal luogo di origine al luogo di arrivo delle merci; è, appunto, un sistema complesso, al quale concorrono strutture e gestioni portuali, flotta, cantieri, e le grandi reti di trasporto terrestre. L'utenza sceglie la «linea di montaggio» più conveniente globalmente, rispetto ai costi e rispetto ai tempi: è un itinerario più lungo può essere più conveniente di un altro più corto e meno efficiente. Vi è ormai una aperta e feroce competizione tra tutti i porti europei: è la nostra economia marittima, che ha lo svantaggio di essere meno vicina ai grandi mercati europei, è anche di gran lunga quella meno efficiente. Ecco una grande questione nazionale, che noi abbiamo ripetutamente denunciato alle spinte pubbliche, avanzando a più riprese proposte organiche, sin dalla nostra Conferenza della economia marittima, che tenemmo a Genova, a palazzo S. Giorgio, nel 1981. A tutto ciò i governi pentapartiti sono stati sordi: e oggi scoprono il problema solo per liquidare le Compagnie.

Ma quali sono i punti di crisi del nostro sistema?

Sono parecchi. Intanto i nostri porti sono strozzati dalla grave carenza delle reti di trasporti terrestri. Oggi le merci vanno avviate su ferrovia per la media e lunga distanza, e le ferrovie da noi sono nello stato arretrato che è noto: altrove i treni bloccati vengono caricati sottobordo e avviati a forte velocità. Ma persino i collegamenti viari sono carenti in Italia. Per ciò che riguarda gli interporti, dove si combinano i carichi che vengono trasportati da un modo di trasporto all'altro, noi siamo ancora

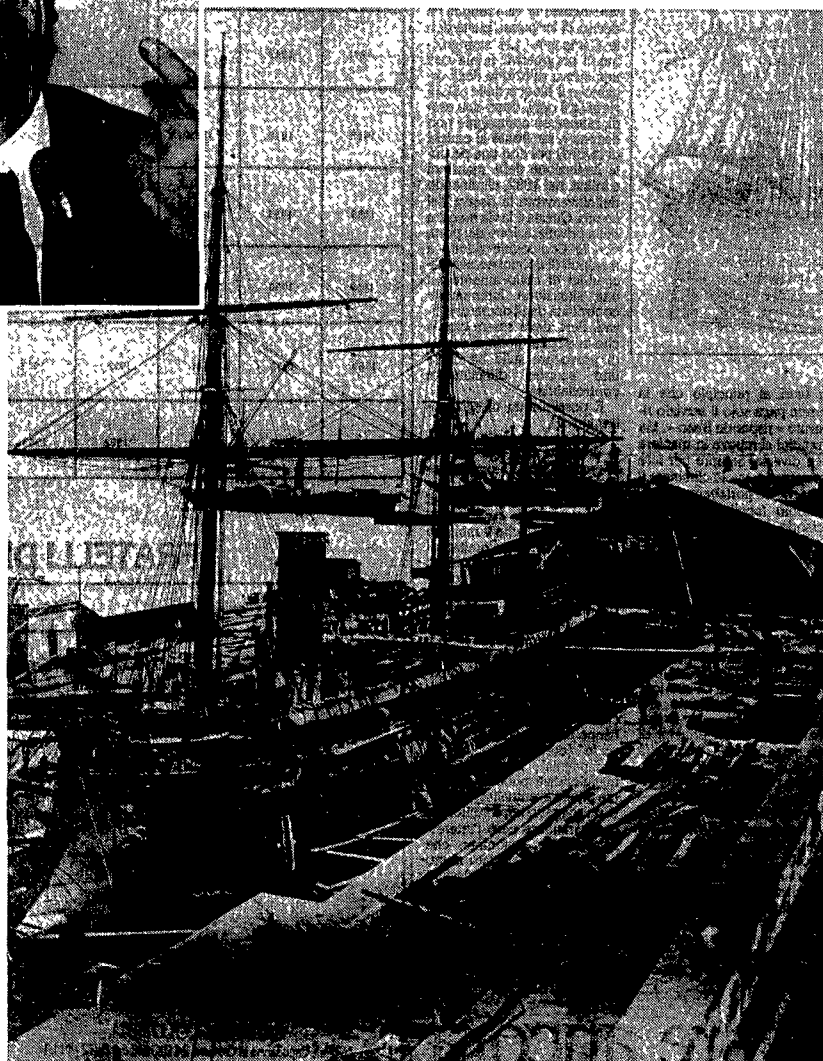
balbettando e siamo alla coda dell'Europa. Il camion singolo non può davvero sfidare il «combinato», i moderni sistemi dei trasporti. Ma, poi, sono carenti fortemente le strutture portuali, con lavori che vanno avanti a spicci e bocconi, negli anni; e sono carenti le gestioni portuali, la nostra flotta è assai limitata, tanto che la bilancia dei noli è fortemente passiva: in pratica gran parte dei nostri stessi traffici è servita da bandiere straniere. I cantieri navali sono in una lunga permanente crisi. Ma lo stesso governo del comparto è inesistente. Le competenze sono divise tra il ministro della Marina mercantile e il ministro dei Trasporti, non esistono né una strategia né una programmazione generale. Non parliamo poi delle burocrazie: la gestione doganale, ad esempio, è un cappio al collo. Chi ha governato in tutti questi anni dovrebbe essere cacciato via con vergogna solo per le responsabilità negative che ha accumulato in questo settore.

È certamente vero che il governo sfugge alle sue responsabilità. Ma c'è pure un problema delle compagnie portuali, all'interno del quadro che ha tracciato o si tratta di un problema inesistente?

No, la questione esiste. Le compagnie dei lavoratori portuali partono da quella «riserva del lavoro» che è loro garantita dalla legge. Questa garanzia legislativa ha una sua ragione d'essere, perché collega insieme il carattere pubblico dei porti (luoghi strategici, non dimenticandolo) e le garanzie ai lavoratori. Ma, certo, non può essere un riferimento esclusivo, e neppure decisivo: perché, come ha spiegato, oggi il mare è un sistema aperto, e in esso vale la legge economica della concorrenza. Per questa ragione noi da anni lavoriamo per orientare le Compagnie, nelle quali sono così numerosi i comunisti, ad uscire da una perdente logica assistenziale, e a divenire imprese: imprese autogestite, ma imprese. Abbiamo incontrato resistenze, si è

I porti italiani si trovano ancora una volta al centro di uno scontro politico. Governo e Confindustria accusano le Compagnie dei lavoratori portuali di essere responsabili della crisi che ha investito l'economia marittima. Siamo in presenza di una montatura propagandistica e di una colossale mistificazione, afferma il sen. Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti, casa e infrastrutture della direzione del Pci. L'Italia dei porti è destinata a rimanere emarginata dai traffici. E i grandi porti in tutta Europa si contano sulle dita delle mani. Occorre una scelta e occorrono interventi, programmazione, forti collegamenti terrestri.

CLAUDIO NOTARI



discusso molto nei porti, e vi sono stati aspri scontri politici. Ma, oggi, appunto, la logica delle maggiori Compagnie è orientata all'impresa...

E questo loro orientamento nuovo non disarma i critici del governo e della Confindustria?

No, anzi li esaspera: perché se le Compagnie diventano imprese cade ogni alibi di attacco ad esse. E si deve dire che vi sono ormai esempi positivi molto chiari. Il porto di Livorno, partito da condizioni modestissime, è diventato il primo porto mediterraneo per i container, ed esso, privo anche di un ente o di un consor-

zio, è stato guidato dalla Compagnia in questa sua ascesa: una Compagnia che è ora una potente ed efficiente organizzazione economica, autogestita. Anche il porto di Ravenna è andato contro tendenza, ed è diventato un approdo di rilievo, sotto la guida della Compagnia e degli enti locali a direzione comunista. Complesse sono state le vicende del più grande porto italiano, Genova: ma anche lì la Compagnia si è trasformata, è diventata impresa...

A Genova ebbe luogo meno di due anni fa uno scontro politico forte...

Si, appunto, si tentò di soffo-

care la Compagnia che diventava impresa, e di colpire attraverso di essa l'intero movimento dei lavoratori genovesi. Ma l'attacco fallì.

Il Pci, è noto, difende le Compagnie portuali.

Si, ma dire questo è dire poco.

Noi difendiamo le Compagnie-imprese, un'impresa autogestita, ma le difendiamo nel quadro di una forte battaglia per trasformare e rilanciare l'economia marittima italiana, cambiandone le condizioni basilari. Non ci accontentiamo di difendere le Compagnie, e di sostenerle nella crescita della loro capacità competitiva. Vogliamo soprattutto

riorganizzare le strutture, realizzare le necessarie reti di trasporto terrestre, rilanciare la flotta, costruire un sistema competitivo. È una grande questione nazionale, che il governo cerca di nascondere dietro un velenoso attacco ai lavoratori.

Ma qual è il nostro modello gestionale per i porti?

Pensiamo che la gestione portuale vada assicurata dalla collaborazione di tre componenti: le Compagnie, che gestiscono l'intero ciclo del lavoro portuale; un ente agile, non burocratizzato, che governi il territorio e gli snodi del sistema; gli utenti che vogliono in-

vestire e portar traffico. Questa soluzione è avanzata da grossi interessi economici che vogliono appropriarsi delle aree portuali più vantaggiose, e dai partiti di governo che nei porti vogliono insediare sistemi burocratici lottizzanti e costosi. Altro che efficienza! Le forze politiche ed economiche sanno sin troppo bene che se si vuol discutere di mercato e di competitività noi siamo disponibili in ogni momento. Se invece tutto si riduce a lotte di potere, noi faremo il nostro dovere difendendo l'autogestione dei lavoratori.

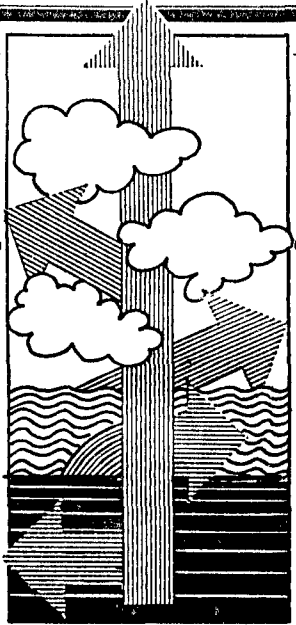
Perché nel porto non va bene il modello dell'impresa con i salariati?

Il porto, anche quello automatizzato, non è una fabbrica, in ragione dei suoi ritorni e dei contenuti del lavoro. Richiede più elasticità, più articolazione. Non a caso i privati non pensano a trasformarlo in una unica fabbrica con salariati, ma di utilizzarlo in modo più articolato. Sono i politici di Roma che vorrebbero trasformarlo in un ministero, con impiegati e clientele.

Si era parlato anche di sistemi portuali. Ma non mi sembra che la questione abbia fatto passi avanti.

La vera questione che da anni è all'ordine del giorno è quella di individuare alcuni grandi porti di interesse nazionale, sui quali concentrare investimenti, infrastrutture. L'Italia non può avere cento porti strategici, e neppure venti alternativi: è la dispersione, lo spreco, e perdiamo ogni contatto con la competizione internazionale. Ma poiché questo è il paese del cento e mille campanili, privo di un vero e proprio governo, ogni tentativo di soluzione e individuare i porti di interesse nazionale è miseramente naufragato. Fu Signorile quando era ministro e doveva fare il Piano generale dei trasporti, a tentare di aggirare il problema. Invece di individuare alcuni porti, individuò otto sistemi, che prevedevano più porti: sulla carta tutti furono accontentati; è difficile dire che al di là dell'espedito, se i sistemi fossero davvero tali, con una organizzazione comune e opportuna specializzazione, la soluzione avrebbe anche una sua razionalità. Credo però che i sistemi siano già diventando nove o dieci, e forse più, mentre si determinano tensioni per il primato all'interno di ciascun sistema. Inoltre il governo non ha predisposto finanziamenti, infrastrutture, programmazione: e dunque tutto rimane sulla carta. Forse ora Prandini intende davvero rispolverare il sistema, ma come un mezzo per installare gestioni burocratiche e liquidare le Compagnie.

Il problema rimane nei suoi termini cruciali. L'Italia dei porti è un paese destinato a rimanere emarginato dai traffici marittimi. I grandi porti in tutta Europa si contano sulle dita delle mani, e con essi occorre competere. Occorre una scelta, che tenga conto anche della vitale vicinanza ai grandi mercati e occorrono interventi, programmazione, forti collegamenti terrestri. Poi vi sono porti che hanno altre dimensioni e funzioni, non strategiche, e che debbono essere rafforzati rispetto a queste funzioni: ma questo è un altro discorso.



Interporti, si esce dalla confusione?

In questo campo. È all'esame del consiglio di amministrazione una proposta che individua una presenza delle Fs negli interporti di primo livello di Torino-Orbassano, Lodi-Segrate, Bologna, negli scali di Rho, Modena, nel centro intermodale di Melzo, nell'interporto di Parma. Le Ferrovie ritengono assai interessante il centro intermodale di Livorno (Guasticce), l'unico della Toscana, e al servizio di un grande porto, benché il Pgt lo collochi al secondo livello. Del tutto aperto è il problema degli interporti del Centro-Sud; mentre è certo che Verona sarà addirittura un riferimento europeo, e la dimensione di Riva-Scrivà è legata all'assetto del porto di Genova. Pima si uscirà dalla confusione e si compiano scelte precise, meglio sarà.

Parcheggi, dove prendere i soldi

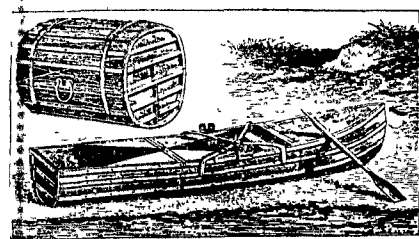
La legge sui parcheggi, completamente riscritta dal Senato, trova ora un accordo generale. Ma per il suo varo definitivo occorre sciogliere ancora un nodo rilevante. La legge, infatti, allo stato attuale, è finanziata decurtando del 50% i fondi, assai magri, disponibili per il metrò; e questo è un inaccettabile controsenso, tanto più che il nuovo testo del provvedimento orienta i parcheggi all'interscambio con i mezzi pubblici. Ma con quali mezzi pubblici avverrà l'interscambio se non si costituiscono linee di metrò e si riduce persino il trasporto pubblico su gomma? Si coglie qui una contraddizione di fondo del pentapartito. Il governo arriva a proporre e a finanziare i parcheggi, perché questo, dopotutto, fa comodo anche alla corporazione dell'auto, e subisce la richiesta di orientarli al sistema della mobilità: ma poi chiude i rubinetti per il trasporto pubblico. Non c'è commedia peggiore di questa, sulla pelle degli italiani.

Trasporti urbani un guazzabuglio legislativo

La totale emarginazione del trasporto urbano sancita dalla legge finanziaria (senza una lira «progetti mirati», brutalmente tagliato sotto i minimi vitali il Fondo nazionale trasporti) fa da contrappeso in Parlamento la presenza di un vero guazzabuglio di proposte di legge. Ve ne è per tutti i gusti, generalmente di iniziativa parlamentare, perché il governo è chiuso nel suo immobilismo. Esistono disegni di legge per il metrò (almeno tre), per la riforma della 151, per gli interporti (due), per le ferrovie in concessione. I comunisti, ora, hanno presentato una proposta di legge assai organica, una nuova 151, che dovrebbe costituire il quadro legislativo unificante per tutto il trasporto urbano. Il ministro Tognoli annuncia un progetto di legge per il metrò, che accentrerà ogni decisione presso il suo ministero. Ma, intanto, tutte queste sono nozze con i fichi secchi, perché il governo definanzia tutto. E una sua legge di accompagnamento alla «Finanziaria» distorce e in pratica distrugge in modo indecoroso il Fondo nazionale trasporti. Sorge, dunque, prima di tutto, una esigenza di serietà, di unificazione legislativa, e di corrispondenza tra parole e fatti.

Ferrovie, la riforma della conforma

Respinti, almeno per ora, i tentativi di commissariare l'Ente Fs per avviare la liquidazione, è sul tappeto la questione della riforma della legge 210: la «riforma della riforma». Il ministro Santuz annuncia di essere quasi pronto a presentare in Parlamento un suo disegno di legge. Ma ad una proposta di legge stanno lavorando anche i comunisti, che preparano anche un progetto più complessivo per una più efficace gestione. Il Pci accettò la legge 210 come un parziale passo avanti, il minore dei mali, ma criticò lo strano intreccio tra impresa e ministero che caratterizzava il nuovo ente: oggi riprende e perfeziona le sue proposte. L'approvazione di un provvedimento legislativo - di pochi articoli e quindi di facile approvazione tecnica - dovrebbe essere il punto di partenza per il rinnovo dell'Ente Fs.



Non si governa con la propaganda Tognoli e Ruffolo, al dunque

Tra squillare di trombe e rullare di tamburi, due ministri, Tognoli e Ruffolo hanno denunciato una guerra all'inquinamento e alla paralisi del traffico. Sarebbe pronto un grande piano per cambiare il sistema dei trasporti, costruire metropolitane, eliminare paralisi e inquinamento.

C'è chi ha preso per buono l'annuncio. Ma noi non possiamo fermarci all'annuncio e neppure a manifestazioni di buona volontà. Probabilmente i due ministri pensano ciò che dicono, e almeno lo speriamo: ma i fatti vanno in un'altra direzione. La legge finanziaria

presentata dal governo del quale i due ministri fanno parte taglia spietatamente ogni intervento a favore del mezzo pubblico. Il Fondo nazionale dei trasporti ha solo alcune briciole per gli investimenti e non riesce neppure a ripianare i bilanci delle aziende di trasporto; i famosi «progetti mirati» delle grandi aree metropolitane sono totalmente definalizzati e buttati nel cestino, ci sono pochi spiccioli, residui dagli anni passati, che bastano solo per qualche chilometro in tutta Italia. Sì, il ministro Tognoli ha lavorato in Senato con i comunisti per varare una

buona legge sui parcheggi: ma i mezzi finanziari per questa legge sono assurdatamente tolti dai fondi già così scarsi stanziati per il metrò. Insomma non c'è fatto che non contraddica alle enunciazioni di principi. Tognoli e Ruffolo devono venire al dunque. O riescono a persuadere il governo a cambiare rotta, o devono esplicitare un dissenso. Altrimenti le loro buone intenzioni saranno solo un alibi per il governo, alimenteranno un bluff, serviranno a disarmare chi vuole lottare per una politica nuova dei trasporti e della città. E si deve sapere che tutto ciò i comunisti non lo permetteranno.

