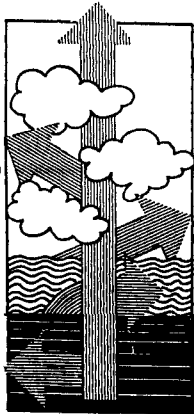
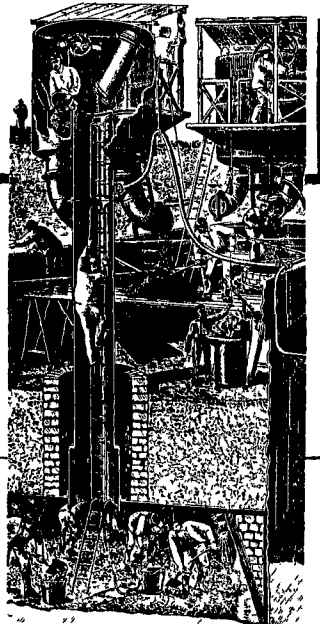


**Tutto trasporti**



Intollerabili le misure del governo per le ferrovie I tagli all'intermodalità, ai trasporti marittimi e a quelli urbani. Ma azzerare il sistema pubblico non sarà un'impresa facile. Verso gli scenari europei del '92

# Finanziaria '89: un pericoloso passo indietro per i trasporti



Appello della commissione trasporti casa e infrastrutture del Pci Il tesseramento 1989: una grande occasione di battaglia politica

Il primo dicembre prossimo inizia la campagna di tesseramento del Pci per il 1989. Non è, non deve essere un adempimento burocratico ma, invece, l'occasione per una grande battaglia politica. I fatti provano che la riforma dei trasporti, non procede, gli interessi dei lavoratori non sono difesi, i diritti degli utenti non sono tutelati se non si rafforza il Pci, forza essenziale per il cambiamento. Occorre dunque invertire la pericolosa tendenza al declino organizzativo, conquistare nuovi iscritti e militanti e ciò può essere fatto se accanto alle misure organizzative si sviluppa una forte iniziativa politica che legni il tesseramento alla battaglia sui contenuti, sui problemi. È dunque necessario, quest'anno, dar luogo in modo diffuso e articolato ad assemblee nei luoghi di lavoro o sul territorio che discutano i termini più vivi

La "lungimiranza" con la quale ci si ostina tutt'ora a impedire la costituzione del Cipet, l'organo che avrebbe dovuto avviare la modernizzazione del sistema trasporti iniziando dal coordinamento di quella pleiade degli enti operativi, 21 centri di sp. sa di cui 5 ministeri e che è causa di dispersione di risorse, di frammentazione di interventi sconordinati rispetto a qualsiasi logica di integrazione e di intermodalità (il giudizio è nella relazione '86 alla Corte dei conti), la diceva lunga sui livelli della cultura trasportistica dei nostri uomini di governo.

Ma era assai difficile immaginare che a fronte di una vera e propria emergenza nazionale, qual è oggi quella del trasporto e per uscire dalla morsa in cui il paese è stretto (l'unificazione dei mercati al '92, l'incedere della paralisi da traffico nella viabilità e nella mobilità in grandi aree metropolitane) che il governo potesse arrivare ad un punto così basso qual è appunto quello proposto nella Finanziaria '89 e nel disegno di legge collegato.

Tagli ai trasferimenti per obblighi di servizio, alla spesa di investimento e di parte corrente (da somministrare alle aziende in dosi «da cavallo» nel primo anno), «Tagli» dei servizi non sufficientemente remunerativi, aumento generalizzato delle tariffe, riduzione drastica degli organici per accelerare il risanamento delle gestioni.

Tutta qui la manovra del governo per il comparto dei trasporti? A parte il fatto che ci pare francamente assai improbabile che aziende pubbliche come le Fs, Tirrenia, Alitalia, Ferrovie concesse, Aziende di trasporto urbano, extraurbano, in concessione governativa ecc., anche per gli angusti limiti di manovra loro concessi, possano «assimilarsi» simili prescrizioni.

Molto più probabile appare invece un'ulteriore forte riduzione di quote di utenza e la estensione di una altrettanto forte conflittualità anche per il fatto che decine e decine di aziende saranno poste nella condizione di non poter paga-

re gli stipendi. Che farà allora il ministro del Tesoro? Ricorrerà ad una nuova «44 per l'ennesima «sanatoria»? A parte queste considerazioni, il punto vero è che le misure proposte dal governo sono intollerabili in quanto non hanno affatto il segno di «una politica». Ma piuttosto quello, inquietante dell'arroganza e di una determinazione ottusa volta unicamente a ridurre e azzerare il sistema pubblico. È un brutto e intollerabile passo indietro rispetto alle indicazioni prospettate dai tecnici e dagli studiosi alla Builotta, riproposte da un voto unanime del Parlamento, recentemente, all'azione e alle scelte di governo.

## Sul trasporto ferroviario

Rispetto al fabbisogno stimato dal piano di risanamento e sviluppo dell'Ente Fs (18mila 430 miliardi per l'89), la Finanziaria accorda una copertura per 15mila 659 miliardi. Meno 2 772 miliardi (-1 700 dell'alta velocità, -321 a fondo pensioni e -750 a conto economico).

A meno di capovolgimenti dell'ultima ora il governo sembra disposto ad accogliere la richiesta di una copertura di 400 miliardi da altro capitolo del bilancio il che renderebbe meno drammatica la situazione di cassa e lo stallo negli investimenti. Nessuno certo si attendeva che per il quadruplicamento della dorsale da Battaglia a Milano (che insieme alla Pontremolese, alle gallerie di valico delle Alpi e alla Bologna-Verona Brennero, le quali costituiscono le priorità assolute per il riequilibrio e la integrazione) il governo proponesse misure simili a quelle introdotte per le autostrade che accollano allo Stato circa l'80% dei costi chilometrici.

Era però lecito attendersi almeno qualche provvedimento per l'accelerazione e il controllo della spesa

Era difficile poter immaginare che il governo potesse arrivare ad un punto così basso nella Finanziaria e nel disegno di legge collegato, di fronte ad una vera e propria emergenza nazionale, qual è oggi quella del trasporto e per uscire dalla morsa in

cui è stretto il paese (l'unificazione dei mercati al '92, l'incedere della paralisi da traffico nella viabilità e nella mobilità in grandi aree metropolitane). L'aumento generalizzato delle tariffe dei servizi. La riduzione degli organici.

SILVANO RIDI



È giunto invece il taglio complessivo di 2 771 miliardi (rispetto a un fabbisogno prospettato dall'Ente e già fortemente ridotto rispetto ad un fabbisogno reale) il quale, anche per evidenti implicazioni di cassa, di fatto, rallenterà e slitterà nel tempo programmi che andavano invece accelerati e produrrà ricadute pesanti nelle prestazioni di terzi (appalti, manutenzioni, nuove costruzioni ecc.). Impedirà all'Ente di poter disporre di un numero sufficiente di treni basculanti e con i quali sarebbe stato possibile velocizzare il trasporto persone sulla rete attuale

## Intermodalità

Anche questa scelta strategica avrebbe dovuto suggerire al governo una imposizione un po' meno ridicola rispetto a quella presentata. Prevedendo almeno un minimo di copertura sufficiente, rispetto a provvedimenti legislativi alcuni dei quali sono già in itinere (cabotaggio e interporti). Si propone invece di tagliare di oltre la metà le coperture della Finanziaria '88 (59 miliardi

per l'89 e 69 miliardi nel '90) riducendo a 25 miliardi per l'89 e 30 miliardi per il '90, il capitolo «Interventi connessi alla realizzazione del Piano generale dei trasporti»

## Trasporti marittimi

No secco alla copertura per l'attuazione dei sistemi portuali, per il prepensionamento dei lavoratori dell'indotto portuale e per il mantenimento

dei servizi di porta bagagli. A meno di capovolgimenti dell'ultima ora il governo pare non voglia più insistere sulla vendita delle navi, sull'abbandono da parte della Tirrenia dei collegamenti estivi con le isole (ciò avrebbe prodotto uno squasso nei programmi Tirrenia e il licenziamento di circa 1 500 marittimi). Si dichiara disposto ad accordare alla Tirrenia l'ammortamento in 10 anni degli investimenti fissi e a concedere libertà di manovra negli aumenti tariffari che mediamente debbono rimanere nell'ordine del 25%

## Trasporti urbani

Anche qui le disponibilità strappate al governo sono limitate alla correzione di imprecisioni alla sola parte normativa.

Confermato il «taglio del decimo» della somma stanziata nel bilancio '87 (400 miliardi) al Fondo ripiano disavanzo di esercizio (limitatamente al 1989. Per il futuro il governo accetta di discuterne). Confermato anche il taglio di ulteriori 400 miliardi al Fondo investimenti.

Le modifiche rispetto ai contenuti dell'articolato riguardano il parametro mezzopasseggeri trasportati, i tempi di attuazione dei bacini di traffico e i criteri di soppressione di linee in concorrenza con l'apertura di uno spazio maggiore al ruolo delle Regioni.

Di indubbio rilievo la disponibilità strappata al governo a realizzare con apposita legge una manovra sulle aliquote Iva per ridurre dalla fascia del 19 a quella del 9% la imposizione per tutte le aziende di trasporto. Questo consentirebbe un certo recupero e quindi l'attuazione degli aumenti tariffari.

Questi strappati sono risultati che al di là della loro portata non intaccano la sostanza delle impostazioni del governo la quale resta chiusa ad ogni esigenza di modernizza-

zione e tutta nella logica di un risanamento delle gestioni da ricercare a prescindere da politiche di sviluppo e di maggiore efficienza e produttività del sistema pubblico.

Quello che al presidente del Consiglio e ai suoi ministri del Tesoro, dei Trasporti e della Marina mercantile va fatto intendere è che questa Finanziaria non chiude affatto la partita. Anzi apre nel paese una nuova fase dell'emergenza trasporti.

Azzoppare il sistema pubblico non sarà impresa facile. La esigenza di modernizzazione, di efficienza e di forte recupero di competitività, come tutte le idee di progresso hanno grande forza e capacità di aggregazione. Il fiato assai più lungo delle motivazioni infondate ed arroganti con le quali si è tentato di poter respingere gli emendamenti dell'opposizione e le osservazioni, le critiche e i suggerimenti, che in modo plebiscitario hanno formulato al Parlamento nel corso delle audizioni le dirigenti di enti, di aziende, associazioni imprenditoriali, sindacati e di enti locali.

Da sottolineare che nei trasporti con la Cee la ferrovia nel 1978 ha trasportato il 26% delle merci. Dieci anni dopo nel '87 ha trasportato il 16% (-10%). Il settore stradale invece è passato dal 33% del 1978 al 50% del 1987.

Gli autotrasportatori esteri che nel 1978 gestivano una quota pari al 17% del traffico totale nel 1987 sono saliti a quota 35%.

Nel 1987 su un mercato per il settore stradale di 42,4 milioni di tonnellate, 30 milioni (pari al 71%) sono state movimentate da vettori esteri, contro i 12,4 milioni di tonnellate movimentate dai vettori nazionali.

A fronte degli scenari del '92, un tardivo recupero di efficienza, di produttività e di riorganizzazione del sistema, rischia di precipitare in un baratro e di far partecipare parti rilevanti del nostro sistema economico in condizioni di pesante inferiorità agli appuntamenti della unificazione dei mercati.

**SESSANTASEIPERCENTO**

**DELLA FLOTTA MERCANTILE ITALIANA**

correnti

**confitarma**  
Confederazione Italiana Armatori