

LE PAGINE CON

Un documento dei senatori comunisti presentato a palazzo Madama nel corso della discussione sulla legge finanziaria Strategia alternativa a quella del governo

Nuova politica del trasporto pubblico

Per il dibattito in aula a palazzo Madama, i senatori comunisti Libertini, Visconti, Senesi, Lotti, Giustinelli, Basso, Pinna, Uliach hanno presentato un ordine del giorno sui problemi delle ferrovie e del trasporto urbano. L'ordine del giorno configura una strategia alternativa a quella del governo. Perciò, riteniamo utile pubblicare il documento nel suo testo integrale. Ecco.

I senatori comunisti hanno presentato un ordine del giorno sui problemi delle ferrovie e del trasporto urbano. La congestione del traffico nelle grandi aree metropolitane è diventata un'emergenza nazionale. L'estrema modestia delle risorse che la legge finanziaria 1989 assegna al trasporto pubblico. Bisogna

definire entro il 31 maggio prossimo un piano di investimenti. L'obiettivo: raddoppiare almeno il trasporto ferroviario dei passeggeri e delle merci, riducendo fortemente i tempi di percorrenza, avvicinandoci alle medie europee. Va definito anche un vasto programma per il trasporto urbano.

anche nei servizi ad esso connessi;

8) definire un vasto piano di investimenti per il trasporto urbano, che in rapporto al nostro reddito nazionale sia proporzionato con quelli realizzati dagli altri paesi europei, inserito nella riformulazione della legge quadro del Fondo nazionale trasporti (legge 151), articolato nelle sezioni relative alle ferrovie metropolitane, ai mezzi pubblici su gomma, alle ferrovie in concessione, ai parcheggi. Questo piano, collegato alla attuazione dei «progetti mirati» per le grandi aree urbane entro il 1996, deve avere l'obiettivo di portare il sistema pubblico di trasporto ad assorbire nelle grandi città almeno il 75% del traffico, e in connessione con l'apporto delle ferrovie, garantire che il 30% del traffico totale avvenga su ferro, a guida vincolata;

9) riorganizzare il comparto dell'esercizio della attuale legge 151 (Fondo nazionale trasporti) così da garantire alle aziende sovvenzionate adeguate realmente al progredire del tasso di inflazione rispetto agli anni trascorsi dalla istituzione della legge 151, e orientare ad un progressivo contenimento del deficit non attraverso tagli o aumenti tariffari controproducenti perché sganciati dalla realtà del mercato, ma bensì con l'aumento della produttività interna ed esterna, il rinnovo tecnologico, una politica tariffaria decentrata ed elastica che coniughi il risanamento economico, l'aumento del trasporto, fini sociali obbligatorie. In tutto il mondo il trasporto urbano è necessariamente in deficit, ma è importante che esso sia contenuto entro limiti accettabili, programmato in anticipo, e proporzionato ad un alto livello di servizi offerti alla collettività;

10) adottare nel corso del 1989 tutte le misure adeguate a rimuovere i residui passivi e a rendere rapida la spesa delle risorse esistenti per l'investimento, sia nelle ferrovie che nel trasporto urbano; individuare un trasferimento di risorse nell'ambito del bilancio pubblico che consenta nel 1989 di avviare il tralzo appenninico per il quadruplicamento ferroviario Firenze-Bologna; e cominciare a dotare l'Ente di adeguato materiale veloce per la rete commerciale; e con tipologie diverse, per la rete secondaria; individuare un trasferimento di risorse nell'ambito del bilancio pubblico 1989 per consentire di portare ai livelli minimi necessari gli investimenti del rinnovo dei mezzi;

11) determinare la rinegoziazione di tutti i contratti di appalto superiori ai 5 miliardi dell'Ente Ferrovie dello Stato, e degli investimenti infrastrutturali urbani (con particolare attenzione alle linee di ferrovie metropolitane) sulla base di costi standard e sotto il controllo di una commissione di esperti di livello internazionale, allo scopo di riportare sotto controllo i livelli della spesa pubblica e la produttività degli investimenti.

Il Senato, considerando: l'assoluta necessità per l'Italia di un forte riequilibrio del sistema dei trasporti a favore delle ferrovie e del trasporto pubblico nelle aree urbane, nel quadro di una crescente integrazione e intermodalità, ai fini del territorio, dell'ambiente, della qualità della vita, della riduzione dei costi per l'economia nazionale, della sicurezza, e del risparmio energetico; la grave arretratezza e la dimensione del tutto inadeguata del sistema ferroviario e del trasporto pubblico urbano, le cui funzioni sono in larga misura interconnesse; e il divario profondo che in questi settori ci separa dagli altri paesi della Comunità europea, accrescendo le difficoltà del processo di unificazione che deve realizzarsi entro il 1992; la congestione grave del traffico nelle grandi aree urbane, e il conseguente inquinamento, tali da costituire una emergenza nazionale; e come essa abbia la sua causa nel predominio indiscriminato della motorizzazione privata e nella emarginazione del mezzo pubblico; l'estrema modestia delle risorse che la legge finanziaria 1989 assegna alle ferrovie e al trasporto pubblico, in alcuni casi nettamente al di sotto degli esercizi precedenti, sia per l'esercizio che per gli investimenti; la parziale ripresa che il sistema ferroviario ha realizzato, dopo anni di costante declino, nella quantità e nella qualità del trasporto dei passeggeri e delle merci, in relazione all'avvio della riforma del 1986 che ha trasformato l'Azienda Fs in Ente, seppure essa è stata fortemente frenata e distorta da una gestione inadeguata, ciò che prova le potenzialità della riforma, ancora inespresse; e l'esistenza di una robusta domanda insoddisfatta di trasporto ferroviario; impegna il governo a:

1) definire entro il 31 maggio 1989, dandone informazione al Parlamento con una dettagliata relazione, un adeguato e forte piano di investimenti per il trasporto ferroviario, dislocato nell'arco temporale 1990-1996, con una prima tappa nel 1992. Un tale programma, che utilizzi in un disegno razionale anche le risorse precedentemente stanziata e non ancora utilizzate, deve mirare a realizzare il progetto alla velocità, con il quadruplicamento totale degli assi Battipaglia-Milano e Torino-Venezia, e l'immissione in servizio su vasta scala di materiale rotabile che abbia le caratteristiche tecnologiche avanzate del materiale rotabile di altri paesi europei; al raddoppio e alla modernizzazione

della rete commerciale; alla riabilitazione della rete ferroviaria, con le innovazioni tecnologiche e i modelli di esercizio che possono migliorare largamente il rapporto costi-ricavi, secondo le recenti conclusioni di una Commissione tecnica di indagine dell'Ente Fs. Un tale programma deve avere l'obiettivo di almeno raddoppiare il trasporto ferroviario dei passeggeri e delle merci, riducendo fortemente tutti i tempi di percorrenza, e avvicinandosi alle medie europee, e di riequilibrare il bilancio dell'Ente Fs, e più in generale del sistema ferroviario, non attraverso una pericolosa politica di tagli ma attraverso lo sviluppo e l'aumento della produttività;

2) modificare l'assetto dell'Ente Fs in direzione di una moderna impresa, attraverso l'istituzione di quattro amministratori delegati, un consiglio di amministrazione tecnicamente qualificato, ristretto, e riportato ai compiti di indirizzo, programmazione, controllo; l'eliminazione della attuale anacronistica figura del direttore generale, e un vasto processo di decentramento basato sulla programmazione per budget e per obiettivi;

3) impostare correttamente il bilancio ferroviario, anche sulla base delle direttive Cee, organizzandolo su tre capitoli

fondamentali, il bilancio proprio dell'Ente Fs, basato sulla tariffa tecnico-economica, e vincolato al raggiungimento del pareggio entro il 1992; le sovvenzioni di esercizio per fini sociali e statali, legate strettamente ad un razionale meccanismo di imputazione dei costi e programmate in anticipo; gli onori per gli investimenti infrastrutturali, totalmente a carico dello Stato, ma ammortizzati poi nell'esercizio come deve avvenire nella Cee per tutti i sistemi di trasporto;

4) difendere l'integrità del sistema ferroviario e l'unità della rete, agendo invece per fare svolgere all'Ente Fs la sua funzione di holding nella partecipazione a società miste, costituite con il modulo industriale e commerciale, per una serie di attività collaterali che vanno dalla intermodalità al trasporto terminale su gomma, al turismo, al cabotaggio, alla valorizzazione del patrimonio immobiliare;

5) studiare e realizzare forme di partecipazione del capitale del risparmio privato agli investimenti sia del sistema ferroviario, sia di particolari attività del trasporto urbano, che possano avere ritorni economici (ad esempio i parcheggi mirati ai luoghi di interesse) con il mezzo pubbli-

co). La partecipazione del capitale privato può assumere varie forme, comprese le società miste e deve avvenire rigorosamente sulla base della partecipazione al rischio o dei ritorni economici, senza trarsi in forme di assistenzialismo e di sovvenzionamento di gruppi privati, come altre volte è invece accaduto;

6) controllare che i processi di trasformazione del grande patrimonio immobiliare dell'Ente Fs non siano sottratti in alcun modo al governo delle autonomie locali e agli strumenti urbanistici; così da garantire che quei processi siano funzionali al recupero urbano e al miglioramento degli standard (aree a verde, servizi); ed impedire che l'Ente Fs deleghi quella trasformazione ad uno o pochissimi soggetti, al di fuori di meccanismi normali degli affidamenti, aprendo il varco a pericolose speculazioni e ad una inaccettabile dismissione di responsabilità da parte della mano pubblica;

7) orientare l'Ente Fs a riequilibrare i suoi organici attraverso un graduale prepensionamento degli inidonei, una opportuna manovra del turnover, e una profonda riqualificazione professionale, evitando ogni misura traumatica e ogni decisione che possa frenare lo sviluppo ferroviario,

Più passeggeri e più merci sui treni

Sul traffico nelle Ferrovie dello Stato pubblichiamo una dichiarazione di Giuseppe Pinna, direttore del dipartimento commerciale dell'Ente Fs. L'andamento del traffico, sia merci che viaggiatori, si è sviluppato, nei primi 10 mesi dell'anno, secondo le linee del piano commerciale, che prevedeva obiettivi di incremento dei volumi (tonn/km e viaggi/km) e dei ricavi di notevole rilievo, considerate le potenzialità attuali in infrastrutture, mezzi, organizzazione e sistemi della rete. Nel traffico merci, fino ad ottobre, sono stati trasportati 16,2 miliardi di tonn/km, con un incremento pari al +5,2% rispetto al corrispondente periodo dello stesso anno, molto prossimo a quello previsto a piano per fine anno (+5,82%). Il rilievo del risultato conseguito emerge con evidenza, considerato

che esso è in controtendenza rispetto a quanto avviene nelle altre reti ferroviarie dei maggiori paesi Cee e che il traffico merci per ferrovia, in Italia, dipende per circa il 65% dal traffico internazionale con lo stesso mezzo che, come s'è detto, è calante, anche se l'import è in forte crescita. Pienamente raggiunti anche gli obiettivi di ricavo, sempre per i primi 10 mesi dell'anno, avendo toccato i 986 miliardi di lire, con un incremento del 9,69% rispetto al 1987, stesso periodo, e con un incremento dello 0,2% rispetto alle previsioni di budget. Risultati ancor più positivi nel traffico viaggiatori. Nei primi 10 mesi dell'anno sono stati trasportati 36,1 miliardi di viaggiatori/km, con un incremento del 4,35% rispetto allo stesso periodo del 1987. Rispetto all'obiettivo di piano, pari al più 1,7%, l'inc-

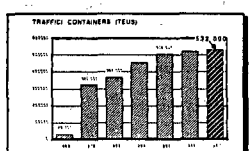
remento realizzato è stato, quindi, più che doppio. Tale risultato ha consentito di portare i ricavi a 1.402 miliardi di lire, con uno scostamento di appena 11 miliardi (lo 0,80%) rispetto alle previsioni di budget, nonostante che queste fossero state formulate prevedendo un adeguamento delle tariffe che, invece, il ministro dei Trasporti non ha disposto. Tale mancato adeguamento, che ha comportato una perdita d'introiti di circa 20 miliardi mese, recuperata con l'aumento di traffico a cominciare da maggio 1988, non trova giustificazione alcuna nel livello delle tariffe praticate dalle ferrovie italiane, se si considerano le elaborate elaborazioni condotte su dati Uic (Unione internazionale delle ferrovie) il ricavo medio per viaggiatore/km, nel 1986, è pari a L. 36,47 (indice 100) per le ferrovie ita-

liane; L. 85,64 (indice 235) per le ferrovie francesi; L. 98,35 (indice 270) per le ferrovie inglesi; L. 133,96 (indice 367) per le ferrovie tedesco-occidentali; L. 159,48 (indice 437) per le ferrovie federali svizzere. Da allora, le tariffe delle ferrovie italiane non sono state aumentate, nella loro struttura base, ma solo per settori accessori e per servizi speciali. Sui risultati, come s'è detto, molto positivi, del traffico viaggiatori hanno influito, certamente, i migliori già introdotti nell'offerta quali, ad esempio, la qualificazione della rete intercity, il cadenzamento degli orari, i nuovi materiali per il traffico sociale sulla rete commerciale, ecc. Nonché l'impetuoso aumento, in assoluto della mobilità, e l'affluenza di turisti stranieri in maggioranza in treno sulle percorrenze che collegano l'Italia all'Europa occidentale e centrale.

1913-1988 DAL PROGETTO DEL MONUMENTO ALL'IMPERATORE ALESSANDRO II A PIETROGRADO ALL'IMPRESA COME LABORATORIO 75 ANNI DELLA DIOGUARDI

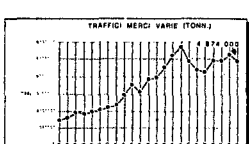
1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
1923	1924	1925					1926	1927	1928
1929	1930	1931					1932	1933	1934
1935	1936	1937					1938	1939	1940
1941	1942	1943					1944	1945	1946
1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988

FRATELLI DIOGUARDI Spa



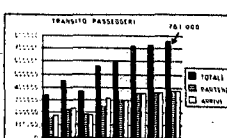
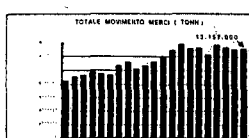
✓ La Compagnia Lavoratori Portuali: un modello di autogestione dei lavoratori e degli addetti

✓ Porto naturale della Media Europa per le vie del mare



✓ Primo porto containers del Mediterraneo

✓ Un grande porto che guarda al futuro



CILP COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI LIVORNO
Livorno, Via S. Giovanni, 13 - Centralino (0586) 841.000 Telex: Uffici Amministrativi N.590299 - Centro Operativo A. Fondale N.624093