

Tutto trasporti



LE PAGINE CON...

Sul caos dei voli un'interpellanza del Pci al ministro Santuz. Il sistema appare inadeguato a fronteggiare la domanda di traffico

Al Senato

la crisi del trasporto aereo

Sul motivi della crisi del sistema del traffico aereo, sulle sue carenze strutturali, sulle politiche capaci di rimuoverle, un'iniziativa dei senatori comunisti a palazzo Madama. Le ragioni del caos. L'autonomia gestionale degli aeroporti, l'adeguamento della compagnia Alitalia, una nuova stagione di rapporti con il personale e un rapporto contrattuale corretto con i sindacati.

Sulle ragioni della persistente crisi del sistema del traffico aereo, sulle sue cause strutturali, sulle politiche capaci di rimuoverle i senatori comunisti Libertini, Visconti, Lotti, Senesi, Biso, Giustolisi e Pina hanno presentato un'interpellanza al ministro dei Trasporti Santuz (senatori del Pci denunciano che al di là delle particolari vicende connesse alla gestione Nordio dell'Alitalia, e alle sue conseguenze su altre componenti del sistema e sulla stessa direzione ministeriale, e pur tenendo conto di alcuni aggiustamenti temporanei prodotti dalle misure di emergenza (passaggio al traffico civile delle due aeree militari che erano state indicate dal Pci, numero chiuso a Linate etc.), le difficoltà del trasporto aereo hanno un carattere strutturale, e si riconnettono a molteplici cause precise.

Nel suo insieme, anche per una serie di previsioni errate, ma non solo in ragione di queste previsioni, il sistema appare inadeguato a fronteggiare la domanda di trasporto aereo, sia sotto il profilo quantitativo sia sotto il profilo qualitativo. E c'è il rischio di un'ulteriore crisi di fiducia nei confronti delle istituzioni, che il divario tra domanda e offerta si accentui e

colazione nello spazio di gran lunga migliore, dei limiti seri di managerialità che persistono nell'Anav.

4) Un sistema di aeroporti assai arretrato, insufficiente dal punto di vista quantitativo e qualitativo, le cui dimensioni e strutture tecnologiche determinano crescenti processi di congestione e di blocco. Si ricordano, in particolare, a questo riguardo, i tempi lunghissimi per l'adeguamento dei sistemi aeroportuali di Roma e di Milano, che è in ritardo di circa 10 anni, proprio quando i flussi di traffico hanno invece raggiunto i livelli che le autorità preposte alla guida del sistema prevedevano per il 1995. Il ritardo estremo nella attuazione dei necessari collegamenti ferroviari tra le grandi città e i maggiori aeroporti, l'assenza di mezzi tecnologici moderni per la movimentazione dei passeggeri e delle merci, da tempo in uso in tutti i paesi del mondo, la frammentazione delle competenze e il frequente caos gestionale che ne consegue.

5) Una compagnia di bandiera, Alitalia, che ha perseguito il legittimo obiettivo del pareggio dei suoi bilanci con una politica illegittima, basata su pratiche restrittive e sullo sfruttamento indiscriminato del controllo monopolistico del mercato, politica che ha riversato sull'utenza il prezzo del pareggio dei bilanci sotto molti aspetti, e fa trovare la Compagnia al grande appuntamento della Europa unita in carenze di velivoli, piloti, personale qualificato, attrezzature, e in una condizione di lacerazione nelle relazioni industriali con i dipendenti.

6) Il ritardo nel collegamento internazionale, in particolare nella gestione dello spazio, così importanti in assoluto, ma essenziali nella fase di unificazione europea che si apre.

Se il governo concorda con questa analisi, i comunisti chiedono di conoscere quali misure esso intenda realizzare al riguardo, nel breve, medio e lungo periodo, e, in particolare, desiderano conoscere i tempi e i modi nei quali il governo intende affrontare i seguenti problemi cruciali.

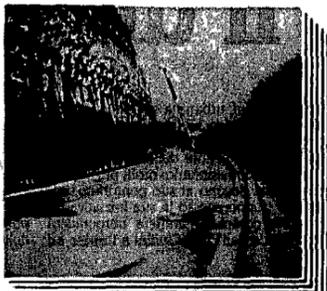
La riforma della Direzione generale dell'Aviazione civile, liberandola da compiti impropri gestionali e conferendole la qualificazione e l'autorità necessaria per l'indirizzo, la programmazione e il controllo del comparto, l'organizzazione di una autorità preminente e autonoma, tecnicamente dotata, che sovrintenda alla vitale funzione della sicurezza; la definizione di un programma dotato di scadenze temporali precise e di riferimenti certi volto a integrare il controllo militare e il controllo civile dello spazio aereo e a inserirlo in una unificazione su scala europea, un programma capace di superare le più evidenti inadeguatezze tecnologiche e di sistema, a partire dalle coperture radar, e di sviluppare nuovi e più moderni sistemi (sistemi satellitari, navigazione d'area, data-link, nuove tecniche Mls per l'avvicinamento e l'atterraggio, dispositivi anticollisione).

metroroma iri-italstat

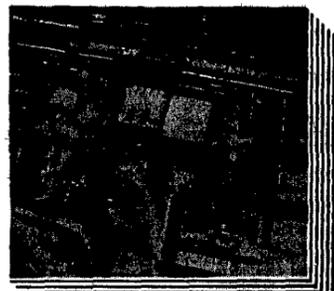
Metroroma, costituita nel 1955, controllata dalla Società Italiana per Condotte d'Acqua è un'impresa di costruzioni del Gruppo IRI-ITALSTAT specializzata nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie.

Già concessionaria e realizzatrice delle opere civili della Metropolitana di Roma linea "A" per il tratto Termini-Ottaviano, compreso l'attraversamento sul fiume Tevere attualmente è impegnata nei lavori del prolungamento della linea "B" della Metropolitana di Roma, tratto stazione Tiburtina - sta-

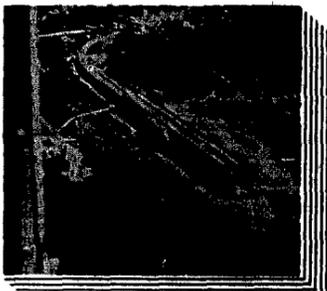
zione Ponte Mammolo, compreso l'attraversamento sul fiume Aniene, nella sistemazione del nodo ferroviario di Roma, tratto stazione Trastevere - stazione San Pietro, linee Roma-Pisa e Roma-Viterbo, nel raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona, nella realizzazione di infrastrutture stradali nella città di Roma, nei lavori per la parziale nuova costruzione e ricostruzione di opere civili della linea "B" della Metropolitana di Roma - tratto stazione Termini - stazione Laurentina.



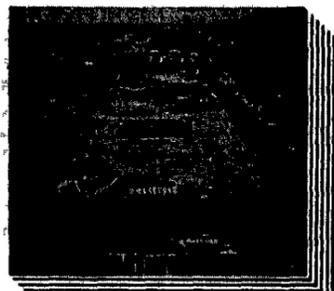
Ferrovia Roma-Pisa trincea San Pietro



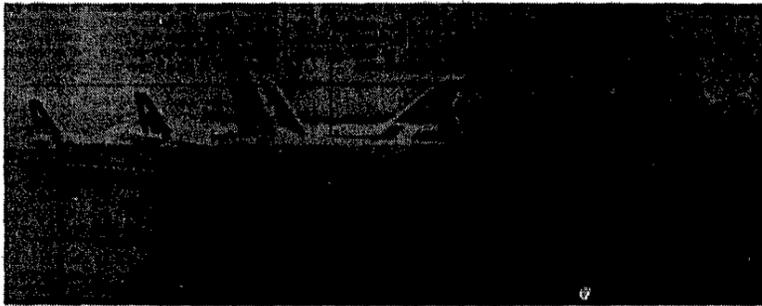
Metropolitana di Roma linea B attraversamento del ponte biondo della Stazione Tiburtina



Metropolitana di Roma linea B viadotto di Ponte Mammolo



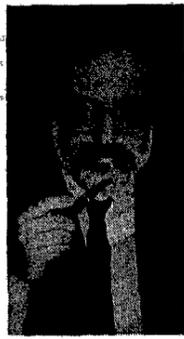
Metropolitana di Roma linea B nuovo deposito della Magliana



Un ministro inaffidabile

Si susseguono gli annunci e le apparizioni televisive del ministro dei Lavori pubblici: ma dietro gli annunci c'è il vuoto, e persino il degrado senza precedenti di tutti i problemi che riguardano la viabilità, il territorio, la stessa sicurezza. Abbiamo toccato il fondo, e non si può accettare oltre che la cattiva propaganda surrogare il vuoto drammatico di una politica.

Chi si limitasse a leggere la grande stampa e a guardare la televisione avrebbe certamente la sensazione che, finalmente, l'Italia ha trovato il ministro dei Lavori pubblici del quale ha bisogno da tempo. Ferrì, sorridente, appare di continuo in ogni sorta di trasmissione, anche tra le ballerine, e riempie i giornali di annunci clamorosi. La crisi delle abitazioni sarà risolta perché sono avviati la costruzione e il recupero di una immensità di alloggi, è stata varata la riforma dell'equo canone che si attendeva da anni, e c'è un programma pluriennale per la normalizzazione del mercato degli affitti, sulle strade è stato riportato l'ordine, e misure straordinarie garantiscono ormai la sicurezza, la razionalizzazione dell'impianto viario è ormai alle porte, si è pronti a intervenire sullo storico problema della difesa del suolo. Insomma un fervore di iniziative di leggi di attività gestionali pervade questo comparto del governo. Gli italiani possono stare tranquilli, perché il ministro, barbuto e sorridente, pensa a loro.



Enrico Ferrì

stabiliti con una legge precedente, ed erano solo per alcuni itinerari e per determinate cilindrate, superiori ai 110 chilometri, e per tutto il resto inferiori, il problema non era la mancanza di una normativa, ma il fatto che nessuno la facesse osservare. Vi è stato poi il famoso «compromesso avellinese» e i 110 chilometri sono diventati 130, solo 10 in meno di quelli previsti dalla precedente normativa per le grosse cilindrate. In tutto questo incombente installato, incurante di tutto il resto. Si cerca così di far dimenticare che i limiti di velocità, accompagnati da multe salate, erano stati già

sulle autostrade ciascuno viaggia alla velocità che crede; bolide staccano a 160 all'ora, camion e autotreni, che dovrebbero limitarsi a 60 orari, e cost via. Né c'è da meravigliarsi. Il vero problema non sono mai stati i limiti di legge per la velocità, in vigore dal 1978, chilometro più chilometro meno, sono stati e sono i controlli, gli organici e i metodi della polizia stradale, l'introduzione di una efficace normativa europea, e, più di tutto, quella riforma del trasporto che deve alleggerire la viabilità di grandi quantità di traffico, soprattutto per le merci. Ma di tutto questo Ferrì non si cura. Beato per l'appellativo popolare di signor 110, conquistato a buon mercato, si crogiola in questa facile popolarità. Ha fatto una sorta clamorosa - è vero - annunciando l'introduzione della normativa europea, ma poi si è accorto che invadere le competenze di altri ministeri, è stato richiamato all'ordine, e il disegno di legge non è mai arrivato in Parlamento.

Su tutto il resto, buio pesto. Nel campo della viabilità, regna il più grande disordine: sono ferme opere importanti, vanno avanti interventi cervellotici, si continuano a finanziare senza criteri le autostrade costruite da società private che poi riscuotono i pedaggi. L'Anas si dibatte in una crisi sempre più grave, il piano decennale della viabilità è andato a farsi friggere. Il disegno di legge sull'equo canone, an-

nunciato da sei mesi, non è ancora giunto in Parlamento. Il progetto è pesante, ma a si sa anche che difficilmente se ne potrà parlare per molti mesi. All'edilizia sono stati tagliati tutti i finanziamenti statali, e rimangono solo la metà dei proventi Gescal, poiché l'altra metà è stata sequestrata dal ministro Formica, per scopi ministeriali. La riforma degli Iacc è più che mai in alto mare. Le cooperative sono strozzate da normative paradossali. Tutti i partiti hanno accolto con un sospiro di sollievo la notizia che Ferrì rinuncerà ad occuparsi della legge sul regime dei suoli, affidandosi alla iniziativa parlamentare un ostacolo di meno.

Ma tutte queste sono quintessenze i senatori comunisti, nel paese può attendersi soltanto un continuo aggravarsi delle difficoltà nel trasporto aereo.

LIVORNO

TRAFFICO CONTAINER (TEU)

TRAFFICO DI MERCI MENSILE (TONN)

TOTALE RENDIMENTO MENSILE (TONN)

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

✓ Porto naturale della Media Europa per le vie del mare

✓ Un grande porto che guarda al futuro

CILP COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI LIVORNO
Livorno, Via S. Giovanni, 13 - Centralino (0586) 841000 Telex: Unifam Amministrativa N.590599 Centro Operativo A. Pascale N.624095