[illegible]ratelli

Il piano autobus è figlio delle Regioni e della crisi energetica, ma stenta a nascere /2

Dipinti d'arancio gli autobus fantasma

Nel 1974 le Regioni presentarono al governo un piano che indicava in 30.000 mezzi il fabbisogno complessivo di autobus per i prossimi dieci anni. Il piano, con un finanziamento di circa 1.500 miliardi, avrebbe rappresentato una spinta alla riconversione produttiva dell'industria automobilistica e avrebbe avviato a soluzione il problema del traffico nelle più grandi aree metropolitane. Se ne è discusso a lungo, e alla fine si è giunti ad uno stanziamento che consentirà (forse) l'acquisto di 6.000 mezzi.

Si aspettano i decreti del ministero del Bilancio e dei Trasporti

di MIRIAM MAFAI

«LA ISTITUZIONE delle Regioni ha modificato la situazione dei trasporti creando le premesse per un suo miglioramento», sostiene Antonio Marzotto Caotorta, presidente della Federazione Nazionale Trasporti Pubblici Enti Locali (Federtrasporti). «Il problema dei trasporti di una città infatti non si può risolvere dentro le sue mura ma solo in una dimensione più ampia. Per molto tempo è mancata un'autorità capace di affrontare il problema in questa dimensione; oggi, [illegible] l'abbiamo. Si tratta, appunto della Regione, una autorità [illegible], dotata di poteri sufficienti per [illegible] e razionalizzare tutta la rete dei trasporti intercomunale, in prospettiva, da questa azione di razionalizzazione potrebbe venire anche delle economie».

Da tre anni sono state trasferite alle Regioni a statuto ordinario tutte le funzioni amministrative statali in materia di trasporti; esse controllano quindi i servizi tranviari e quelli metropolitani, le funivie, le linee automobilistiche per persone e merci, le ferrovie locali. Nell'ambito di questi loro poteri, le Regioni si sono mosse, anche sul piano finanziario, concedendo contributi per il miglioramento del servizio e per l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto, favorendo la costituzione di consorzi tra comuni per la assunzione diretta del servizio o la partecipazione pubblica alle aziende già esistenti. «L'autoservizio pubblico di linea è un servizio sociale che la Regione indirizza, coordina e disciplina»: questo il principio al quale dichiara di ispirarsi la politica dei trasporti degli enti regionali. Nello stesso periodo, dal 1972 al 1974, le Regioni sono intervenute a questo fine, con uno stanziamento complessivo di 110 miliardi, una cifra senza dubbio modesta, se si rapporta alle esigenze, ma indicativa di una scelta. «C'è un processo ormai avviato», si compiace il presidente della Federtrasporti, «che dovrebbe svilupparsi più ampiamente nel corso di questa legislatura».

Se, nel corso dei prossimi anni riusciremo ad avere, in Italia, un sistema di trasporti più efficiente, ciò sarà dovuto anche all'intervento legislativo e finanziario delle Regioni, alle pressioni esercitate nei confronti dello Stato per ottenere una vera e propria inversione di tendenza, destinando al trasporto pubblico una quota di risorse assai maggiore di quella che le è stata destinata nel passato.

«Nel ventennio 1950-1970», precisa Giuseppe [illegible] del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, «sono stati investiti almeno 8.000 miliardi nella motorizzazione privata, e poco più di 500 nelle imprese di trasporti pubbliche o in concessione. Per acquisto di mezzi si è speso, nel 1973, 1000 miliardi e 676 milioni nel settore privato, e 23 miliardi nelle aziende pubbliche».

E' l'auto, quindi, la grande accusata? Non più: parallelamente la polemica che negli anni del boom si era sviluppata contro l'automobile, quale simbolo dell'individualismo consumista e delle distorsioni della nostra economia, si è attenuata quando il settore ha cominciato a entrare in crisi, quando nei piazzali delle fabbriche si sono allineate decine di migliaia di macchine in attesa di acquirenti. Non va più di moda sparare sull'automobile.

Alessandro Carri, parlamentare comunista esperto dei problemi dei trasporti, si preoccupa per esempio, di affermare che «lo sviluppo del trasporto pubblico non può mortificare del tutto quello privato. Oggi ci sono in circolazione 12 milioni di macchine private; è un livello alto, la cui crescita dovrà essere contenuta, ma non ridotta. La normale sostituzione di questo parco macchine e il mantenimento di una quota per l'esportazione debbono consentire il mantenimento degli attuali livelli produttivi e degli attuali organici».

Il potenziamento del mezzo pubblico (autobus, tram, ferrovie secondarie) darà una risposta positiva alla richiesta di maggiore mobilità, una richiesta che la espansione del mezzo privato non può più soddisfare pena la totale paralisi del traffico. La parola d'ordine è quindi «integrazione dei vari sistemi», all'insegna della razionalizzazione e dell'economia.

Il mezzo pubblico consente di realizzare una economia di carburante che si aggira attorno al 30 per cento: incentivo [illegible] per indurre a preferire una sua espansione, piuttosto che quella dei mezzi privati. Ma questa convenienza in termini di riequilibrio della bilancia italiana dei pagamenti deve diventare anche convenienza personale, privata, per tutti coloro che ancora usano prevalentemente il mezzo privato. Si tratta in concreto di offrire più tram, più autobus, più filobus, e tutti più comodi e più rapidi. In mancanza di questo miglioramento complessivo del servizio sono destinate a fallire tutte le misure di scoraggiamento del mezzo privato, compresa la chiusura al traffico dei centri storici o l'aumento del prezzo della benzina.

Il «piano autobus» è il frutto sia pur magro e tardivo di questa impostazione. E furono le Regioni ad avanzarlo, nei primi mesi del 1974, indicando il fabbisogno complessivo in 30.000 autobus, una metà dei quali destinati a coprire le esigenze di rinnovo del parco attuale, l'altra metà destinata ad incrementare la capacità del trasporto collettivo. Questo obiettivo da realizzare in dieci anni, avrebbe comportato un impegno di spesa di circa 1500 miliardi. In questi termini il piano avrebbe potuto rappresentare anche una sollecitazione alla riconversione produttiva della industria automobilistica.

Tra il 1974 e oggi il cosiddetto «piano autobus» è andato progressivamente ridimensionandosi. Il decreto anticongiunturale dell'ottobre scorso prevede a questo titolo uno stanziamento di 30 miliardi l'anno per cinque anni, come contributo alle Regioni per l'acquisto di veicoli per il trasporto urbano ed extraurbano, fino a un concorso del 50 per cento. La somma così stanziata appare però del tutto insufficiente, essa consente al massimo l'acquisto di 6000 autobus, nel corso dei cinque anni rispetto ai 30.000 richiesti, uno stanziamento quindi insufficiente mentre si sta ancora aspettando che, da parte del ministero del Bilancio venga emanato il decreto di ripartizione e accreditate le relative somme a ogni Regione. «E' senz'altro vero», conferma Antonio Marzotto Caotorta, «che la cifra di 30 miliardi è insufficiente». Anche integrata con il finanziamento regionale, infatti, essa non consente l'acquisto di più di 1500 autobus l'anno contro un fabbisogno che è di almeno 5 o 6 mila. Ma è importante che sia stato avviato il meccanismo. Dopodiché bisognerà ottenere un rifinanziamento della legge».

Anche la Federazione Lavoratori Metalmeccanici (FLM) insiste per un aumento della dotazione di autobus per il servizio pubblico; solo in questa prospettiva del resto è pensabile la realizzazione dello stabilimento di Grottaminarda per il quale esiste già un impegno della Fiat. Il sindacato degli autoferrotranvieri, preoccupato che solo le Regioni più ricche possano concorrere alla realizzazione del piano per il 50 per cento di spesa loro spettante, chiede che il governo si assuma interamente la spesa per quanto riguarda le regioni meridionali.

Alla direzione della Fiat, a Torino, ci si dichiara cautamente ottimisti: «Così come è, il piano autobus non rappresenta che una boccata d'ossigeno», dice Guglielmo Mondini direttore delle vendite, «ma sappiamo che esiste la possibilità di aumentare in modo cospicuo il fondo».

Tra Federtrasporti e Fiat sono ora in corso contatti per stabilire insieme i tipi di mezzi da mettere in circolazione: non più di alcuni tipi, andando ad una semplificazione ed unificazione della produzione. Ma il decreto relativo dovrà essere emesso dal ministero dei Trasporti. Anche qui c'è da lamentare un ritardo del governo. Per ora è stato solo deciso che l'autobus sarà arancione.

Troppi in Italia i mezzi privati, pochi quelli pubblici

Come risparmiare il 30% di benzina

LA GUERRA del petrolio del 1973 ha segnato un momento di svolta per tutte le economie dei paesi industrializzati. L'epoca dell'energia abbondante e a basso costo è finita: si impongono rigorose economie. L'auto personale è sul banco degli accusati, in Italia, e in Europa. Il passaggio ad un più efficiente sistema di trasporti collettivi diviene una esigenza economica, per superare lo squilibrio della bilancia dei pagamenti. Tutti gli economisti concordano nel ritenere che un miglioramento del servizio collettivo di trasporto può condurre a risparmiare circa il 30 per cento di carburante. In Italia circa 26 milioni di tonnellate di petrolio vengono consumate dai trasporti, la maggior parte (19 milioni e 300 mila) sono assorbite dai mezzi individuali; 4 milioni e 800 mila dai trasporti stradali merci; solo 600 mila tonnellate alimentano gli autobus.

Meglio di tutti stanno i norvegesi

L'ITALIA è uno dei paesi più motorizzati d'Europa, ma è anche quello nel quale il rapporto mezzo privato-mezzo pubblico è più favorevole al primo. L'aumento della motorizzazione privata non corrisponde ai livelli di reddito ma è il tentativo di dare una risposta individuale alla insufficiente diffusione del mezzo pubblico di trasporto. I dati sul parco autobus in Europa collocano l'Italia all'ultimo posto, al primo la Norvegia. Per ogni 10.000 abitanti ci sono in Italia 7,5 autobus, 15,2 in Francia, 14 in Gran Bretagna, 16,7 in Belgio, 18,4 in Svezia, 20,4 in Norvegia. Esiste quindi un bisogno reale di nuovi mezzi di trasporto, al quale l'industria automobilistica deve dare adeguata risposta: su questo concordano i sindacati e le Regioni. Ma il finanziamento finora predisposto dalle autorità centrali è insufficiente.

I sindacati sostengono che un sistema ferreo di raccomandazioni presiede a ogni trasferimento di sede

In subbuglio la Farnesina per i diplomatici di serie B

ROMA. — In questi giorni la Farnesina è in subbuglio per una questione apparentemente di poco conto, in realtà indicativa di un fenomeno importante per la diplomazia italiana. Il subbuglio nasce dal fatto che Roberto Ducci, già direttore generale degli Affari Politici del ministero e da poco nominato ambasciatore italiano a Londra, ha chiesto di far trasferire nella capitale inglese alcuni suoi collaboratori del tempo in cui ha lavorato a Roma. In sé la richiesta è perfettamente legittima e ragionevole: ma l'ambasciata italiana a Londra è una delle sedi più ambite dai diplomatici e ha gli organici al pieno (11 diplomatici, 7 cancellieri, 3 assistenti commerciali, 6 coadiutori, 7 archivisti, 7 tra autisti e uscieri): al contrario molte rappresentanze importanti, come quelle nei Paesi del petrolio o nei Paesi dell'Est, funzionano a ritmo ridotto perché, nonostante gli organici siano formalmente sufficienti, il personale è sempre scarso perché nessuno ci vuole andare.

Il caso Ducci ha dato modo ai sindacati della Farnesina di affrontare il problema globalmente. «Non vogliamo più che la nostra diplomazia sia gestita con metodi arcaici», ci ha detto Calogero Di Gesù, un cancelliere che è coordinatore della CGIL nel ministero (CGIL, CISL e UIL hanno alla Farnesina un'organizzazione unitaria). E Vittorio Pinnavaja, addetto all'ufficio del sottosegretario Luigi Granelli e segretario della UIL, aggiunge che «i sindacati si batteranno d'ora in poi per una più equa distribuzione delle sedi, sia per il personale diplomatico, sia per quello della carriera amministrativa».

E' frequente, infatti, che le sedi migliori vengano assegnate ai più raccomandati e che i diplomatici che non abbiano protezioni politiche siano costretti a fare tutta la loro carriera in città di secondaria importanza. Alla Farnesina si parla abitualmente di circuiti privilegiati, di serie b e di serie c. Un circuito privilegiato è, per esempio, quello che porta nel giro di sedi come Londra, Parigi, Bruxelles, Bonn, Washington e New York. Un circuito di serie b è quello delle capitali dell'Est, dei paesi del Medio oriente e di quelli dell'America latina a forte emigrazione italiana. Il circuito classico di serie c comincia con l'assegnazione di un viceconsolato senza alcuna importanza in Europa, prosegue generalmente nell'Estremo Oriente (in posti che ovviamente non contano e sono molto disagiati) e si conclude quando va bene, con qualche incarico di ambasciatore in paesi evitati accuratamente da tutti.

> Il risultato è che le ambasciate più gradevoli sono strapiene, quelle scomode sono vuote La più affollata è oggi la sede di Parigi; la più derelitta, Teheran

Il centro motore dei trasferimenti è l'ufficio del personale. «E' sempre stato una fortezza inaccessibile per la maggioranza dei diplomatici, spalancato invece a tutti i raccomandati», si lamentano alcuni funzionari della [illegible], con alle spalle un triplice circuito di serie c. Per ovviare a questo inconveniente, Farnesina democratica, l'organismo di sinistra che raccoglie soprattutto diplomatici giovani (circa 200), punta sull'assegnazione per concorso delle sedi. Aldo Moro, attuale presidente del Consiglio, quando era al ministero degli Esteri, cioè fino al novembre 1974, si era già abbondantemente adoperato per il rispetto del decreto del '67 con cui l'allora titolare della Farnesina, Amintore Fanfani, aveva lanciato la riforma del sistema di assegnazione delle sedi. Ma, invano.

In realtà, sono in molti al ministero che si lamentano degli abusi: le sedi più ricercate non appaiono mai libere, mentre liberissime sono quelle mal pagate, con un clima particolarmente disagiato, lontane. Stranamente, però, non passa settimana che un diplomatico non parta per una delle sedi ambite e vada ad occupare un posto che nessuno sapeva fosse libero.

Secondo uno studio dei sindacati della Farnesina, il nepotismo degli ambasciatori e la girandola delle raccomandazioni con cui ci si fa assegnare le sedi, ha provocato scompensi clamorosi nelle rappresentanze italiane all'estero. L'ambasciata più affollata è quella di Parigi, dove l'Italia, oltre a essere rappresentata presso il governo francese, è accreditata presso l'Ocse e l'Unesco. Solo l'ambasciata presso il governo francese conta su 12 diplomatici, tre commissari amministrativi, 11 cancellieri, tre assistenti commerciali, 17 archivisti e sei commessi autisti. A Teheran, considerata ormai in tutto il mondo una delle principali capitali del petrolio, ci sono, nell'ambasciata italiana, quattro diplomatici, un cancelliere, un assistente commerciale, quattro archivisti e neanche un commesso o autista.

E' per questo che quando, nei giorni scorsi, Ducci si è raccomandato all'ufficio del personale perché procedesse al trasferimento a Londra di Guido Lenzi, un consigliere di legazione che lavorava con lui agli Affari Politici, è scoppiato il pandemonio. «Non è per Lenzi», dicono i sindacalisti della Farnesina, «ma è per il rispetto del principio». E per ora, il trasferimento è stato sospeso. «Un'occasione», si augurano in molti alla Farnesina, «per ridiscutere una buona volta con serietà il sistema dei trasferimenti».