

Napoli, convegno sulla riforma Fs Ferrovie in crisi, ecco le proposte per un rilancio

dal nostro corrispondente

NAPOLI — I conti delle ferrovie non tornano. Il trasporto su rotaia copre oggi a stento il 10 per cento del movimento passeggeri (il 70 per cento è appannaggio dell'auto), il trasporto merci si è ridotto ad appena il 9 per cento del traffico.

I rendiconti, di conseguenza, non potevano essere brillanti: appena 2300 miliardi in entrata nel 1984 mentre il costo dei 230mila dipendenti è di 5700 miliardi e il deficit, dall'80 ad oggi, ha superato i 12mila miliardi.

La crisi finanziaria non poteva non travolgere anche l'efficienza delle ferrovie che oggi forniscono un servizio sempre più lento. Nel '70 si viaggiava a 104 chilometri di media oggi a 97 mentre, per fare un confronto, in Francia si è passati da 125 a 144 chilometri orari.

Come rimettere in sesto l'azienda ferroviaria? A questa domanda vuole rispondere il convegno «La riforma dell'ente ferroviario: attese e speranze per lo sviluppo del paese», aperti ieri a Napoli nelle sale di villa Fignatelli.

Per Gianfilippo Cuneo dell'agenzia internazionale McKinsey, che ha curato un'indagine sulle prospettive della riforma non c'è tempo da perdere. «Le

ferrovie italiane — ha sostenuto — come gestione e come strutture sono arrivate quasi ad un punto di non ritorno. Fare di questo informe coacervo un business rappresenta una scommessa imprescindibile a cui esiste legato lo stesso futuro del paese». Per Carlo Maria Guerri, che presiede il centro studi di trasporti collettivi organizzatore del convegno, «la riforma potrà rappresentare un passaggio essenziale per uscire dalla crisi se obiettivi strategici e potenzialità della realtà aziendale e socio-economica delle ferrovie del paese combacceranno». Una possibilità a cui il presidente dell'ente ferroviario Ludovico Ligato guarda con ottimismo. «Le Fs — ha ricordato — hanno già fatto investimenti nell'ultimo trimestre per 7mila miliardi con una previsione di quindicimila miliardi di investimento a fine anno». «Il nuovo sistema italiano di alta velocità — ha continuato Ligato — porrà le Fs al primo posto in Europa».

Il Parlamento si appresta ad erogare 5mila miliardi per l'arco Battipaglia-Milano. Altri 10, 12mila miliardi di richiederemo al mercato finanziario ma avvieremo simultaneamente i cantieri lungo la dorsale italiana».

Dalla "serrata" di 4 giorni che inizierà domani si sono dissociati i confederali

Fallita l'ultima mediazione sciopero dei Tir confermato

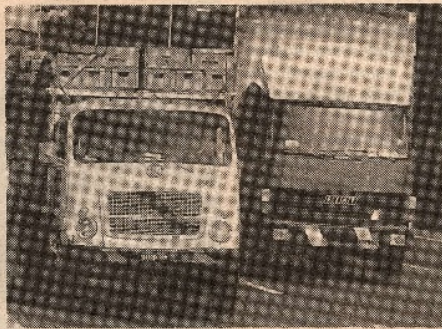
di CLAUDIO GERINO

ROMA — Anche l'ultima mediazione è fallita. Il fronte degli autotrasportatori, però, non è più compatto come prima: alla «serrata» di quattro giorni che inizierà domani mattina alle otto per concludersi mercoledì alle 24 non parteciperanno gli aderenti ai sindacati Cgil, Cisl, Uil e Confindustria. Quest'ultimi, infatti, hanno accolto l'invito formulato dal ministro Claudio Signorile a sospendere lo sciopero dopo l'incontro di ieri.

Ai sindacati dell'autotrasporto, Signorile ha consegnato un documento in cui si affrontano i problemi posti dalla categoria e si prospettano alcune soluzioni per quanto riguarda l'accesso alla professione, il regime delle autorizzazioni, la definizione dei rapporti economici e il riconoscimento dello stato di crisi del settore. «Lo sciopero è solo dimostrativo e irrilevante rispetto alle trattative, portatore di disagi e danni al paese non giustificati dalla necessità sindacale», ha detto il ministro.

Cgil, Cisl, Uil e la Confindustria hanno giudicato le proposte «una base utile per il negoziato», mentre le altre organizzazioni (Ania, Anca, Ancoat, Federservizi, Fai, Fita, Fiap, Sna) hanno confermato il blocco.

Secondo le stime effettuate dal-



le associazioni sindacali, la «serrata» di quattro giorni paralizzerebbe quasi completamente il trasporto merci in Italia. L'astensione dal lavoro dei camionisti produrrebbe ripercussioni anche a livello europeo, in quanto coinvolgerebbe anche gli addetti al trasporto internazionale. Saranno comunque garantiti — hanno assicurato i sindacati — gli approvvigionamenti degli ospedali, delle scuole e dei centri per anziani. Anche i giornali quotidiani potranno essere distribuiti regolarmente, così come sarà permessa la raccolta del latte dai produttori non muniti di impianti di conservazione.

Dal canto suo, il ministro Si-

gnorile ha ammonito i camionisti a desistere da ogni intimidazione verso coloro che non aderiranno all'agitazione.

Intanto la Fai (Federazione italiana autotrasporto), una delle organizzazioni che aderiscono al blocco, ha reso noti alcuni dati e una serie di proposte per risolvere la vertenza.

Sono 203 mila le imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori che ogni giorno «movimentano» oltre due milioni di tonnellate di merce utilizzando circa 670 mila automezzi di peso superiore ai 30 quintali. Per fare un raffronto, le Ferrovie dello Stato trasportano ogni giorno solo 210 mila tonnellate. L'86 per cento delle aziende, poi,

hanno meno di due autocarri. Inoltre, l'85 per cento dei camionisti è utilizzato dall'industria e dal commercio, mentre il resto è a disposizione dei committenti privati. Ben il 70 per cento dei trasporti petroliferi, infine, avviene «in conto terzi», cioè appaltando la consegna dei carichi alle imprese autotrasportatrici. C'è un eccesso di offerta, nel settore merci «su gomma», pari al 30 per cento, sostiene la Fai, a fronte di un proliferare delle piccolissime imprese, in gran parte senza alcuna capacità professionale e che agiscono in condizioni di esasperata concorrenza. Gli autotrasportatori chiedono, tra le altre cose, l'introduzione per «i grossi utenti delle autostrade» di fasce orarie con tariffe differenziate (il 50 per cento del trasporto merci ora viene espletato durante il giorno, trasferire una buona parte nelle ore notturne produrrebbe un forte alleggerimento del traffico veicolare e una maggiore sicurezza).

Ciò favorirebbe, inoltre, la costituzione di cooperative e consorzi per raggiungere quei 5 miliardi annui di fatturato che secondo i sindacati sono la base minima per poter «accedere» agli sgravi dei costi autostradali. Inoltre si contribuirebbe a diminuire significativamente la polverizzazione della categoria.

Milano, bilancio della legge alla vigilia dell'approvazione dei piani di tutela

Italia Nostra difende Galasso

Nel convegno promosso dall'associazione, si discutono i criteri cui dovrebbero ispirarsi le Regioni per poter mettere ordine nella pianificazione territoriale. Ma a poche settimane dalla scadenza mancano molti progetti

di ANTONIO CEDERNA

MILANO — Si avvicina il termine del 31 dicembre entro il quale le Regioni dovranno aver approvato i piani prescritti dalla legge Galasso, a tutela di paesaggio e ambiente. È dunque tempo di un bilancio per vedere cosa le Regioni stanno o non stanno facendo, in attuazione di una legge che, più passa il tempo, più dimostra di aver istituito un corretto rapporto tra salvaguardia e sviluppo. Infatti con essa, per la prima volta dopo decenni, paesaggio e ambiente vengono riconosciuti come interessi pubblici prevalenti su qualunque altro interesse (e in questo senso si è pronunciata la Corte Costituzionale).

E una legge che, contrariamente a quanto sostengono i suoi oppositori, non blocca nulla: i vincoli generici che essa pone su intere categorie di beni (litorali, montagne, foreste eccetera) e i vincoli di inedificabilità temporanea che essa pone su ampi territori, non sono che uno stimolo alle Regioni perché finalmente si decidano a pianificare. Dopo l'orgia di urbanizzazione selvaggia dei decenni passati (che è all'origine, oltre che della distruzione di paesaggio e ambiente, del dissesto idrogeologico), alcuni mesi di astinenza era il minimo che si poteva desiderare, nella speranza che in avveni-

re si possa ancora dire «questa è l'Italia».

Il bilancio dell'attività regionale è oggetto da ieri a Milano di un dibattito promosso da Italia Nostra, con l'intervento di urbanisti e giuristi. L'associazione ha illustrato alcuni dei temi in discussione, precisando quale dovrebbe essere il criterio operativo cui le Regioni e bene si ispirino. Sarà opportuno che esse non inseguano il miraggio di una pianificazione globale e onnicomprensiva (i tentativi del passato si sono rivelati fallimentari): ma che provvedano a individuare gli aspetti ambientali da considerare prioritari, elaborando piani paesistici con valore di piano-stralcio, per subordinare alle esigenze della tutela ogni futura ipotesi di assetto urbanistico. Ben poche sono le Regioni che sembra si siano ispirate a questo criterio: la Liguria, spinta dalla stessa estensione dei vincoli di inedificabilità temporanea, e l'Emilia-Romagna che ha condotto un'accurata analisi del territorio e ha in corso l'individuazione delle aree da proteggere.

Alcune Regioni preparano piani estesi a tutto il territorio, altre a zone particolari (tra le prime, oltre a Liguria e Emilia-Romagna, Marche e Veneto; tra le seconde Lombardia, Abruzzo); altre, come il Pie-

monte, il Lazio, l'Umbria e la provincia autonoma di Trento, preferiscono l'aggiornamento di piani precedenti.

All'intero territorio regionale è esteso, nelle intenzioni, il piano del Veneto, cui però va rimproverato di aver messo nel casetto il piano comprensoriale Venezia-Laguna-terraferma; la Lombardia, che è l'unica Regione ad avere una legge per il piano paesistico, ha il torto di volerlo affidare alle Province, col rischio di una grande eterogeneità di soluzioni; la Campania è sotto accusa per non aver mai adottato l'ottimo piano paesistico per la costiera sorrentino-amalfitana elaborato dalla Soprintendenza quindici anni fa, e per di più si appresta a vanificarlo in omaggio alle sghangherate previsioni degli strumenti urbanistici comunali; alla Toscana, che pure dall'82 ha una legge che configura un sistema di aree protette (pari al 49 per cento del territorio regionale) si rimprovera, tra l'altro, l'incapacità di dar finalmente corpo al parco S. Rossore-Migliarino.

Quanto a Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta come andare di notte. Per una seria attuazione della legge Galasso, Italia Nostra intende mobilitare tutte le energie culturali disponibili.

Ancora caos
nei trasporti
nuove proteste
dei ferrovieri

ROMA — La Federazione autonoma dei ferrovieri ha proclamato una nuova fase di sciopero per il prossimo mese con l'astensione dal lavoro di tutta la categoria dalle ore 21 del 12 alle ore 7 del 16 dicembre, con articolazioni che verranno comunicate nei prossimi giorni. Inoltre la Fisa-Fs-Cisal ha confermato lo sciopero di mezz'ora indetto dalle 13.30 alle 14.00 del 27 novembre, deciso a sostegno dell'autonomia della cassa pensioni della categoria.

Lo sciopero di quattro giorni a dicembre, è stato invece indetto in quanto la Fisa-Fs sostiene «che non sono rientrati gli atteggiamenti di chiusura dell'ente Ferrovie dello Stato rispetto alle problematiche che sono alla base della vertenza». Ancor più grave è, secondo la Fisa-Fs, l'atto compiuto dal consiglio di amministrazione dell'azienda che ha deliberato sanzioni di ritorsione essendo in atto un intervento del ministro dei Trasporti teso a verificare lo stato della vertenza

Si è svegliato
un vulcano
giapponese
11.000 evacuati

TOKYO — Tutti gli 11.000 abitanti dell'isola di Oshima, vicino a Tokyo, hanno ricevuto l'ordine di evacuare le loro case in seguito all'eruzione del vulcano Mihara. Lungo uno dei suoi fianchi si è aperta una frattura lunga 600 metri da cui scende la lava che sta avanzando verso la città di Motomachi. Dal cratere escono milioni di lapilli che arrivano a 600 metri di altezza ed una enorme colonna di fumo. Alle 22 di ieri (in Italia erano le 15) le navi di soccorso giunte vicino all'isola erano già riuscite a trabordare 3000 persone.

La necessità di evacuare intere cittadine e isole in Giappone è cosa frequente. Nell'isola del Pacifico ci sono ben 67 vulcani ancora considerati attivi, un decimo dunque di quanti ce ne siano in tutto il mondo. Questo non toglie che i problemi connessi alle evacuazioni siano pochi: il costo di un'operazione del genere si aggira sui 100 milioni di dollari e gli abitanti più giovani delle zone vulcaniche spesso decidono di abbandonare i paesi e la convivenza con la natura.