

Filt CGIL

Fit CISL

Uilt UIL

**Segreterie Territoriali
SASSARI**

[Riunione degli Stati Generali del settore Trasporti]

Relazione

**IL SINDACATO UNITARIO DEI TRASPORTI
ILLUSTRA LA PROPOSTA PER UN NUOVO
ASSETTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
NEL BACINO DI TRAFFICO DEL SASSARESE**

Relatore: Giuseppe Lendini

3-4-febbraio 1995

CCIAA - Sassari

L'impostazione dei lavori odierni denota, in qualche maniera, il metodo adottato dal sindacato dei trasporti per presentare i termini del confronto in atto nel settore, invitando tutti gli interlocutori interessati a verificare congiuntamente l'insieme delle opzioni politiche, espresse od ancora esprimibili, per concorrere alla costruzione di una proposta all'altezza delle esigenze del bacino del sassarese.

Pertanto ringraziamo tutti gli interlocutori intervenuti e, in apertura dei lavori, rivolgiamo loro un caloroso saluto ed il nostro apprezzamento per l'eventuale contributo.

In particolare, come FILT, FIT e UILT, avanziamo, con l'iniziativa odierna, un insieme di orientamenti, di valutazioni, secondo il nostro intendimento, capaci di far progredire, sul piano della comprensione delle urgenze, ma ancor più sul piano delle scelte di fondo, ciò che riguarda i trasporti, con particolare attenzione ai problemi legati all'area della socialità e che attengono al cosiddetto Trasporto Pubblico Locale.

La presente introduzione ai lavori si articolerà in una prima parte che consiste nell'analisi, ove si tende ad inquadrare il problema; un'altra parte, che contiene la elaborazione della piattaforma e precisa il percorso ed i vincoli, dopo la necessaria discussione unitaria e tenuto conto delle osservazioni scaturite dal dibattito, verrà invece sottoposta all'approvazione dei Direttivi Territoriali FILT FIT UILT, per definire quel documento unitario conclusivo che dovrà essere considerato punto di riferimento per CGIL CISL e UIL.

Con i nostri lavori tenteremo pertanto di esaminare preliminarmente alcune questioni che attengono al ruolo del settore dei trasporti nei processi produttivi, al problema della sua innovazione, all'assetto infrastrutturale e alla funzione dei soggetti preposti ad assicurare l'offerta del trasporto.

La nostra esperienza, maturata in questi anni, ci porta a credere che le problematiche siano tali da travalicare la dimensione localistica e che, per alcune di esse, le cause andrebbero ricercate in ambiti ben più ampi. Richiamiamo in primo luogo alla nostra attenzione ed a quella dei presenti che il Sistema Sardo dei Trasporti, strutturato in settori e in aree, per garantire " *il trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità, con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche....*", dispone, all'articolo 5 del Disegno di legge di accompagnamento al Piano Regionale dei Trasporti, presentato il 1 febbraio 1991, ed approvato unitamente al Piano, la individuazione di unità territoriali denominate bacini di traffico.

L'ambito al quale faremo in futuro riferimento è rappresentato dal bacino N° 6 del sistema urbano di Sassari con le caratteristiche definite sia nel P.R.T. sia dalla relazione integrativa al piano stesso predisposta successivamente dalla Commissione Regionale Trasporti.

Per comodità di ragionamento, forniamo ulteriori elementi di dettaglio: i centri più significativi dal punto di vista dell'interesse settoriale sono: Ozieri, Tempio, Castelsardo, Sorso, Portotorres, Alghero, Bonorva, Sassari e comprende le aree del Logudoro, dell'Anglona, della bassa valle del Coghinas, della Nurra, del Meilogu e più in generale del Sassarese.

Riteniamo di premettere che il sindacato, in questa circostanza, intende fare la scelta di non soffermarsi, neanche per un attimo, a considerare quell'insieme delle rivendicazioni che caratterizzano il proprio ruolo: il cosiddetto mestiere del sindacato; propone semmai alcune riflessioni sulle occorrenze di questa unità territoriale, l'accento ad un possibile modello di sviluppo diverso da quello attuale, che delinea una visibilità minima di sistema.

Il nostro territorio è rappresentato da un'area ove trovano ubicazione fatti produttivi, vocazioni ancora inesprese, che potrebbero sprigionare, risultati apprezzabili a condizione di operare un salto di qualità nel governare il sassarese con un approccio complessivo dei problemi e con logica sistemica.

Lo sviluppo nel nostro territorio, per essere promosso, ha bisogno di un supporto indispensabile a qualsiasi iniziativa: *la convenienza economica ad intraprendere*.

Questa condizione richiede un sistema di risposte, tutte tra loro convergenti, per determinare le condizioni ottimali alla dislocazione delle risorse dirette all'accrescimento di una serie di indicatori economici che danno, sotto molti aspetti, la misura del grado di rilancio produttivo possibile.

Da questo il sindacato dei trasporti, nel definire la propria proposta, fa discendere la necessità di esercitare il massimo dell'attenzione alle caratteristiche del sistema delle imprese del territorio, alla diversificazione delle attività presenti, al grado di offerta produttiva e alla prospettiva che se ne può delineare, anche se di massima, alla dimensione e qualità del mercato di cui si dispone, per comprendere meglio a quale mercato devono essere indirizzate le nostre produzioni, al grado di infrastrutturazione relativamente ai trasporti.

Partendo dalla considerazione iniziale che il trasporto riflette in misura abbastanza attendibile anche l'assetto del piano delle attività e degli interessi, deve essere possibile far corrispondere ad un diverso modello produttivo un suo assetto di trasporto apportando le modificazioni del caso.

Se, ad esempio, il modello di crescita deve prefigurare il superamento dello sviluppo per poli verso un assetto produttivo e sociale rivolto ad una condizione di godimento diffuso dei diritti in tutto il territorio, che tenga conto di quanto in questi anni è venuto avanti a seguito delle riforme intercorse in tutti i settori della società quali sanità, lavoro, istruzione, cultura, sport ecc., il sistema dei trasporti deve necessariamente riflettere il nuovo modello al quale facciamo riferimento.

I trasporti, di conseguenza, dovranno svolgere una fondamentale funzione di riequilibrio tra aree forti ed aree deboli, dovranno operare la compensazione tra realtà svantaggiate e ad insufficiente capacità di penetrazione, tra i diversi insediamenti abitativi e produttivi, assicurando fra questi i collegamenti in modo omogeneo sotto il profilo dei costi, del tempo e della qualità del servizio.

Riteniamo pertanto che debba affermarsi, diventando presto dominante nelle nostre riflessioni, la necessità di riferirsi ad un nuovo modello di sviluppo sostenibile che consenta di prefigurare, traguardando verso il medio luogo periodo, pur se nelle sue linee generali,

l'obiettivo di un accrescimento occupazionale utilizzando una minor quantità di energia e di risorse naturali.

A tutti è dato invece di constatare come da tempo la diminuzione della forza lavoro viene determinata in prevalenza da un accrescimento del capitale nel processo produttivo, che si è accompagnato ad un maggior consumo di energia e di materie prime, sfruttando oltre modo le risorse presenti nell'ambiente.

Lo schema classico degli assetti produttivi, nel suo complesso, ci ha abituato ormai a considerare l'impatto ambientale come un costo economico necessario alla produzione (caratterizzato da eccessivo consumo delle risorse ambientali ed energetiche in primo luogo); varrebbe invece riflettere su quali aspetti potrebbero essere meglio considerati relativamente a nuove attività che risolvono in positivo questo problema: in sostanza tutte quelle iniziative volte al risanamento, prevenzione, monitoraggio, tutela e sistemazione delle risorse naturali, questioni di grande importanza perché riguardano beni difficilmente replicabili entro dimensioni temporali socialmente accettabili.

Il settore dei trasporti non può sfuggire a questo ordine di problemi. Anzi, per alcuni versi, esso rappresenta una finestra dalla quale è più facile scorgere contraddizioni inaccettabili: parliamo del divario modale strada-ferrovia, delle sue conseguenze sul piano energetico, sul piano ambientale, sul piano di un inadeguato utilizzo delle risorse collettive, delle gravi conseguenze che questa impostazione ha determinato finora e determinerà ancora per il futuro; riguardo alle conseguenze di questi ultimi aspetti il Libro Bianco di Delors riferisce che il costo dell'attuale sistema di trasporto è pari ad almeno 3-4 punti del PIL: inquinamento ambientale, incidenti, ingorghi della circolazione.

Di questo passo il costo energia-ambiente diventerà progressivamente il fattore decisivo nella determinazione degli studi di fattibilità e convenienza in un nuovo modello di sviluppo.

La strada da battere è quindi l'immissione di tecnologie pulite nei cicli produttivi, che affronterebbe a monte il problema dell'impatto ambientale.

La questione però è semplice soltanto in apparenza: in realtà alcuni elementi di difficoltà nel governo del mercato del lavoro sono il portato della complessità delle società moderne. La segmentazione delle categorie che si presentano al problema dell'occupazione, gli incentivi volti a promuovere nelle aziende l'inserimento di settori svantaggiati o handicappati, costituiscono solo alcuni esempi che dimostrano la impossibilità di adottare soluzioni onnicomprensive capaci di dare una unica risposta a tutti i segmenti del mercato.

Partendo dall'assunto iniziale che uno dei fattori strategici di competizione risiede nell'approccio all'innovazione come ad un processo continuativo, superando l'inadeguatezza di una concezione ciclica e congiunturale di tale attività, riteniamo che l'impegno del sindacato nel promuovere in tutti i modi la creazione di nuova occupazione alternativa a quella espulsa di cicli produttivi attuali debba strutturarsi e potenziarsi.

Nel settore del trasporto, che presenta costi per circa il 75% per il fattore lavoro, la ristrutturazione passerà in modo inevitabile attraverso il ripensamento del modo di produrre nelle aziende, ma contestualmente deve passare attraverso una diversa collocazione delle stesse sul mercato, individuando percorsi inediti che comporteranno per tutti conseguenze inevitabili, per approdare ad un sistema compatibile con quel nuovo modello di sviluppo sostenibile di cui si parlava in precedenza.

Ma sarà condizione di indubbio vantaggio strategico la possibilità di contare su una forza lavoro notevolmente diversa da quella attuale: dovrà essere flessibile alle variazioni dei processi produttivi che potrebbero andarsi a caratterizzare per una accentuata transitorietà

degli assetti; dovrà essere pronta, dal punto di vista della professionalità, all'inserimento a breve nei nuovi cicli produttivi.

Si dovranno finalizzare le iniziative più al potenziamento dell'occupazione (anche attraverso un impegno sul medio periodo) piuttosto che limitarsi esclusivamente al contenimento della disoccupazione con interventi improntati a governare gli aspetti contingenti passando da una urgenza all'altra.

Se diamo uno sguardo intorno a noi, è facile constatare che questo è anche l'orientamento che, in generale, assume maggior valenza.

Questa impostazione presuppone, dentro e fuori il mondo del lavoro, una attività di formazione che non ha precedenti.

Si dovrà intervenire a far maturare inedite professionalità e nuove specializzazioni che, costituendo fattore selettivo in un dato processo, diventerà condizione da superare e governare quando anche quelle specializzazioni saranno diventate a loro volta obsolete e sarà necessario soppiarle con nuove conoscenze che dovranno derivare dalla riqualificazione di vecchie specializzazioni.

Paradossalmente la migliore condizione di stabilità e rilancio ci potrà semmai derivare da situazioni di flessibilità che provengono dal passaggio da una specializzazione ad un'altra.

Le conseguenze di tutto ciò non saranno gli unici prezzi che dovremo pagare sul piano dell'innovazione e modernizzazione dei processi produttivi.

E' ormai incontenibile l'influenza delle condizioni di mercato che impongono alle imprese di utilizzare tutte le risorse a livello di produttività ed efficacia.

I processi di produzione sembrano tendere a divenire sempre più interattivi e la linea di demarcazione tra servizi e beni materiali prodotti, nel passato più facilmente riconoscibile, oggi si avvia progressivamente a scomparire.

Oggi, con questa iniziativa, ci occupiamo di T.P.L. con la consapevolezza che la linea di demarcazione tra beni materiali prodotti e servizi alla produzione e, in senso molto più lato, i servizi alla persona è quella appena delineata.

Ma la competizione avviene sempre più fra sistemi produttivi, non più e non solo tra aziende, non più e non solo tra settori in quanto questi ultimi si presentano come il comune contesto che supporta i sistemi.

Ecco, per queste ragioni, riteniamo che anche i Piani di Risanamento delle aziende, previsti dalla Legge 22 dicembre 1990 N° 403, si siano caratterizzati più per il versante amministrativo piuttosto che per l'opportunità offerta dalla legge di un rilancio produttivo di queste attraverso una migliore collocazione delle stesse nel settore.

Anche le scelte relative all'innovazione, pur se doverose, non sono più sufficienti quando esse avvengono all'interno di una esclusiva dimensione aziendale; per esse si pone il problema di innovare prodotto e processo con un impegno costante ed organizzato, finalizzato ad interventi legati alla tecnologia nei processi produttivi (a monte) ed alla logistica negli interventi (a valle) verso il mercato.

Risultano ormai non più condivisibili logiche di intervento indirizzate a favorire la competitività delle imprese facendo leva prevalentemente sul contenimento dei prezzi e salari,

in quanto è risaputo che la competitività, i fattori determinanti nella formazione della stessa, sono in prevalenza ascrivibili a fenomeni di forti oscillazioni dei tassi di cambio.

Da queste valutazioni ricaviamo orientamenti utili rispetto ai tempi ed ai percorsi da intraprendere.

I fatti rilevati ci inducono a ritenere imprescindibile l'azione di concertazione tra i soggetti che danno trasporto: sia quale opera razionalizzatrice indirizzata al contenimento delle risorse economiche collettive, cosa comunque auspicabile, sia anche perché *il mondo produttivo* determinerebbe in ogni caso questa scelta in quanto da essa deriva un apprezzabile contenimento del costo di produzione e, di conseguenza, un vantaggio produttivo indispensabile per l'accrescimento della competitività delle imprese.

Ma il nostro riferimento al ruolo del trasporto nel contesto della produzione non prende origine da un immotivato orgoglio corporativo di settore, deriva bensì dalla necessità di conferire un corretto inquadramento alla funzione dello stesso. Deriva dal bisogno di mettere in evidenza i punti fondamentali, i limiti che è indispensabile superare, deriva inoltre dall'esigenza di esporre in modo adeguato l'orientamento del nostro intervento nell'azione di ristrutturazione del settore, nello sforzo di assicurare quella competitività e produttività indispensabile ad ottimizzare la collocazione sui mercati dei beni materiali prodotti o trasformati.

Siamo infatti fortemente persuasi che un bene prodotto ma non disponibile per il mercato, sul mercato, è privo del suo valore di scambio e di conseguenza sprovvisto di una parte indispensabile.

Ma il ruolo del trasporto marca la sua influenza anche in altre fasi dei cicli di produzione: approvvigionamento di materie nello stadio antecedente la trasformazione, in alcune fasi di verticalizzazione dei prodotti e, ancora per molto tempo, fino a quando il settore delle telecomunicazioni non consentirà il trasferimento di produzioni ed informazioni con processi ben più sofisticati, per trasportare la forza lavoro negli ambiti produttivi.

Va da sé che in generale la trasformazione materiale dei beni prodotti si completa in senso economico soltanto nel momento in cui detti beni vengono messi a disposizione dei consumatori e degli utilizzatori finali nei tempi, nei modi e nei luoghi in cui se ne manifesta la domanda.

Disporre dunque di un efficace sistema di trasporto non è solo una condizione di vantaggio da un punto di vista sociale ed un fatto di grande civiltà; è facile per chiunque notare come la esaltazione di una tale prerogativa si manifesti prevalentemente sul versante economico.

Il trasferimento, lo scambio dei valori economici, ma non solo, è anche condizione e modalità per consentire la libertà di godere di alcuni diritti: il lavoro, la salute, lo studio, la mobilità come diritto a sé stante oltre che per le situazioni che la stessa favorisce o compromette.

Riteniamo però un grave errore di impostazione quello di affidare al ruolo del trasporto, sia esso privato o pubblico, il compito di collegare comunque tutte le funzioni, prescindendo dalla loro collocazione nello spazio, dai tempi di trasferimento, a qualsiasi ora del giorno.

Le nostre contrarietà discendono dal fatto che il trasporto, così concepito, sarebbe chiamato a diventare luogo e modo di compensazione di tutte le contraddizioni insorte e non risolte in fase di programmazione delle funzioni nel territorio: sarebbe chiamato a rimediare la eccessiva concentrazione di funzioni al centro delle città che polarizzano traffico, con

disperati interventi sul piano vettoriale quando si presentano limiti seri di utilizzazione nelle strutture viarie insufficienti e via di seguito.

E' fuor di dubbio che nella programmazione del territorio alcuni strumenti mostrano di non essere più adeguati a descrivere in modo appropriato il grado di sviluppo raggiunto in una determinata area. Sempre più spesso il fattore individuato, nel misurare le congestioni urbane, è il rapporto spazio tempo. L'attraversamento di un centro abitato o il suo aggiramento è deciso dal tempo di percorrenza piuttosto che dalla distanza.

Per cui, a nostro avviso, l'accesso degli utenti alle funzioni dipende anche da una corretta distribuzione nello spazio di queste in connessione con la densità abitativa, la concentrazione dell'utenza rispetto alle funzioni, il grado di governo del territorio attraverso il ricorso ai tempi ed ai modi di trasferire le idee, le persone, le merci, in definitiva gli interessi.

Viene di conseguenza che il territorio non regge più ad una lettura effettuata sul piano meramente spaziale, ma diviene indispensabile coniugare ulteriori fattori, anche essi egualmente distintivi di specificità, che denotano una nuova complessità con la quale progressivamente siamo chiamati a coesistere: andamento demografico, insieme di funzioni che effettuano capacità di attrazione di utenza e la politica degli orari d'accesso, le strutture viarie ed il tasso di immatricolazione veicolare, la possibilità di attraversare un territorio nell'unità di tempo.

Ne consegue che la vivibilità di una unità territoriale è condizionata fortemente dal sistema dei trasporti che essa riesce a darsi, dalla qualità dello stesso che sempre più misura il livello della sua risposta dalla velocità commerciale che è capace di sviluppare.

Lo stesso concetto di area metropolitana, di sistema urbano policentrico, a parte il grado di complessità che essi suggeriscono, stante il contesto normativo che ancora stenta ad essere avviato, non sono più sufficienti, a nostro avviso, a dare in modo compiuto l'idea di governo del territorio e non è più rinviabile la necessità di riconsiderare queste unità territoriali in previsione di una offerta omogenea di servizi ai clienti, agli utenti, agli abitanti.

Andrebbe quindi verificato il rango delle infrastrutture dal versante degli utilizzatori: (autovetture), i soggetti che offrono trasporto ad utenza indifferenziata (aziende), il grado di complessità degli insediamenti abitativi, la rete dell'assetto produttivo, il livello di efficienza e di efficacia della risposta assicurato rispetto alla domanda.

Il sistema del Sassarese, se lo analizziamo da questo versante, presenta una offerta di trasporto corrispondente a quasi 13.500.000 di Km/anno contribuiti dalla Regione Sardegna che può definirsi, tutto considerato, una cifra di tutto rilievo.

Almeno per quanto attiene l'area della socialità, si presenta l'esigenza di un cambiamento della qualità del servizio offerto dal complesso delle aziende, ma soprattutto di quello derivabile da un sistema delle aziende che, per diversi motivi, pur in presenza di forti potenzialità, resta condizionata dagli attuali trends di risposta.

Il problema fondamentale, nel nostro caso, è dunque una questione del come produrre, piuttosto che del quanto.

Proviamo ad individuare alcuni campi di intervento:

La complessità dell'innovazione nel sistema dei trasporti si presenta con il suo maggiore impatto quando si è costretti ad intervenire contestualmente, oltre che sulla fase del

prodotto, anche in quella del processo: infrastrutture e servizio che interagiscono fra loro determinando una sinergia tra i due fattori.

Le prime potrebbero essere condizionate da caratteristiche locali e potrebbero essere modificate soltanto entro certi limiti, ma risultano comunque decisive nel favorire il dispiegarsi delle potenzialità innovative anche sul versante dell'esercizio ove il ruolo delle immissioni tecnologiche completerebbe l'ottimizzazione degli interventi di ristrutturazione.

L'innovazione tecnologica operata sul versante del servizio, (ad esempio la velocizzazione vettoriale), prescindendo contestualmente dalle caratteristiche della infrastruttura e del suo livello di servizio, (ad esempio le rettifiche di tracciato, il coefficiente di esercizio e il rango di un determinato assetto viario), non comporta nella sua interezza l'ottimizzazione dei fattori produttivi. L'esperienza in questo settore dimostra che quando una delle due componenti del sistema risente in maniera eccessiva della obsolescenza, nasce una diseconomia generata dallo scarto fra i due coefficienti di servizio che, di fatto, impediscono la realizzazione di una sinergia.

La complessità delle ristrutturazioni nel settore si manifesta inoltre per effetto della molteplicità dei soggetti che intervengono nel riordino dei fattori produttivi del sistema: Stato, Regioni, Province, Comuni, Comunità montane, Consorzi vari e così via.

Ciascuno di questi soggetti determina e condiziona l'assetto infrastrutturale del territorio attraverso le sue decisioni e concorre a modificare la programmazione complessiva dello stesso attraverso gli interventi operati nell'ambito della sua competenza, non sempre avendo presente la visione complessiva dell'assetto dell'unità territoriale considerata ed il suo intorno.

E' evidente l'urgenza di intervenire a ricondurre a logica unitaria l'insieme degli interventi che spesso si presentano tra loro slegati e fortemente caratterizzati da esigenze di risposte di dettaglio localistico. Molto spesso è facile rilevare, alla fine del processo, una sommatoria di situazioni progettuali che non determinano per questo un sistema organico e funzionale.

Al contrario, valutiamo ed apprezziamo ad esempio l'iniziativa promossa da un ordine del giorno presentato in Senato, accolto dal Governo e votato all'unanimità, che prevede la istituzione di punti franchi in Sardegna e la individuazione delle categorie merceologiche da interessare ad esenzioni fiscali.

Questa iniziativa muove da un'altra precedente avviata tempo addietro dai Senatori Sardi della DC, PDS, PSI, PLI. Essa si riprometteva, in estrema sintesi, la creazione di "un particolare regime doganale e fiscale in grado di favorire in Sardegna la localizzazione, anche insieme a grandi magazzini di stoccaggio delle merci, di industrie manifatturiere".

L'iniziativa potrebbe presentare elementi di forte promozione dell'attività occupazionale in ordine ad un indotto conseguente all'effetto di quel nuovo contesto che si verrebbe a creare nell'isola.

Il progetto ipotizzava, a suo tempo, ai sensi dell'art. 12 dello Statuto speciale della Sardegna e nel rispetto dei regolamenti CEE, la creazione di punti franchi nei porti industriali dell'isola e nelle zone limitrofe ai porti di Cagliari, Portovesme, Oristano, Arbatax, Portotorres e Olbia-Golfo Aranci.

Non è semplice, a questo punto, afferrare tutti i significati e le conseguenze di tale iniziativa, sia per quanto riguarda una prospettiva produttiva legata alla formazione, a costi

competitivi, delle convenienze economiche derivanti dalle opportunità di acquisire lo stoccaggio di merci che altrimenti sceglierebbero altri siti più funzionali sotto il profilo di strategie logistiche orientate ad un mercato diverso da quello sardo.

E' da tener presente che l'aspetto della estensione territoriale dei punti franchi va considerato con una certa elasticità, soprattutto in quanto l'esperienza maturata in ambito comunitario presenta tale varietà da consentire uno spettro sufficientemente ampio di ipotesi: Malta, definita punto franco, ha una funzione che coincide con l'estensione dell'intera isola; Rotterdam accoglie un punto franco che ha un'ampiezza territoriale di 100 km.

Andrebbero attentamente valutate inoltre le conseguenze che deriverebbero dalla individuazione delle aree e dalla loro delimitazione, unitamente alle zone portuali costituenti punti franchi da considerarsi fuori della linea doganale a norma dell'articolo 1 della legge doganale 25 settembre 1940 N° 1424.

Pur volendo prescindere, soltanto per comodità di ragionamento, dagli aspetti relativi a modificazioni di competenza territoriale, occorre meglio comprendere quali potrebbero essere le conseguenze, anche collaterali, di una valorizzazione della composizione merceologica, e quindi del relativo valore aggiunto per effetto delle ipotizzate "prescrizioni per la non estensione del carattere extra doganale all'uso ed al consumo di determinate merci e materiali".

Il recente ordine del giorno approvato al Senato prevede che entro 6 mesi si debba sottoscrivere un'intesa in merito tra Regione e Stato e che la stessa debba entrare in vigore a partire dal 1.1.1996.

Noi riteniamo che sia necessario cominciare fin da ora a ragionare avendo costantemente presente l'insieme di queste problematiche; diciamo ciò anche perché le misure ventilate a suo tempo dal progetto di legge potrebbero costituire, dal punto di vista strategico, un riferimento di rilievo, con il quale, entro breve, saremmo chiamati a misurare l'impostazione complessiva delle intese sottoscritte: in sostanza l'impostazione di tutte le nostre proposte con le quali facciamo ogni giorno materia di intervento politico.

Formuliamo un quesito iniziale per avviare una prima riflessione al riguardo: supponendo di dare per individuata l'area di esenzione doganale, è necessario capire meglio quali potrebbero essere i comportamenti del sistema delle imprese quando alcune di queste dovessero trovarsi all'esterno dell'area in questione e quindi escluse dal beneficio dell'abbattimento degli oneri doganali?; ed ancora... conviene focalizzare in modo appropriato i comportamenti di quelle imprese che non dovessero utilizzare o consumare determinate merci e materiali ?

Più in generale: va accertata la coerenza fin qui osservata rispetto all'assetto logistico del nostro territorio, considerate le allocazioni produttive, gli investimenti ubicati in corrispondenza del triangolo costituito dagli insediamenti industriali dei tre poli di Portotorres, Alghero e Sassari, da alcune ZIR che si sviluppano in prossimità dei centri con maggiore densità abitativa e di insediamenti imprenditoriali, unitamente ad alcune aree di sviluppo industriale di recente formazione.

Se queste prime riflessioni dovessero rivelarsi attendibili anche in parte, le modalità di individuazione delle aree favorite diventerebbero questioni di discriminare per quanto attiene l'ubicazione dei futuri investimenti, verrebbe messo in discussione anche l'attuale assetto

logistico, atteso che è fondamentale, su un piano non soltanto speculativo, produrre elaborazione riferendosi alle così dette AREE SISTEMA, oppure ai DISTRETTI INDUSTRIALI, intesi come contesti produttivi di elevata qualità a "costi di sistema".

E' quindi conveniente accertare la compatibilità di tale iniziativa sui punti franchi rispetto alla situazione attuale delle iniziative imprenditoriali, nel senso che *l'area extra doganale* potrebbe essere intesa come entroterra produttivo che si raccorda o comprende i rispettivi assetti logistici.

Riteniamo fondamentali le risorse stanziare per il completamento della ristrutturazione delle tratte ferroviarie di Alghero - Sassari - Sorso con i 23 miliardi che vanno a sommarsi agli 82 miliardi assegnati derivanti dalla Legge 910.

A questo deve fare riscontro un adeguato impegno dell'Amministrazione Comunale di Sassari per quanto concerne la predisposizione delle iniziative legate alla richiesta dei finanziamenti necessari a dare avvio al completamento del Sistema Ferrato Territoriale con la Metropolitana Urbana di Sassari.

Tale impegno si rende ormai indispensabile per procedere a dar corso ad un'iniziativa il cui progetto è approvato a tutti i livelli compreso quello europeo, per evitare che le risorse a disposizione vengano assegnate con criteri ove le aspettative legate all'affidamento delle progettazioni prevalgono molto spesso su quelle della programmazione complessiva.

Se è vero che quasi mai problemi complessi presentano soluzioni attraverso una unica semplice risposta ma, al contrario, necessitano spesso di sistemi di soluzioni, intervenire per risolvere significa allora darsi carico di un impegno che comporta inevitabilmente maggiori difficoltà, ma soprattutto assunzione di responsabilità.

Evidentemente compete agli amministratori, agli operatori economici, alle organizzazioni sociali, alle aziende di trasporto ed a tutte quelle forme organizzate che guardano al diritto alla mobilità, allo studio, alla salute, al lavoro in quanto diritti ad essa collegati, la responsabilità di rendersi disponibili a reggere l'impatto di una simile necessità.

Le condizioni per sostenere concretamente il confronto tra vettore privato individuale (autovetture) e vettore pubblico possono essere esclusivamente quelle finalizzate all'instaurazione di un adeguato sistema di convenienze, oltre il quale tutto diventa relativo e si perdono di vista le variabili fondamentali.

Sempre più spesso ci è dato di constatare il faticoso avvio di ristrutturazioni aziendali improntato prevalentemente al contenimento dei costi, privi di un adeguato orientamento al mercato.

Il Piano di produzione presentato dalle FS S.p.A., che segue a qualche anno di distanza dal Piano dei Servizi che dette luogo al noto taglio dell'esercizio, si presenta con un forte ridimensionamento del trasporto locale e delle merci su tutto il territorio nazionale, registrando un impatto particolarmente devastante in ambito regionale.

Per meglio comprendere gli effetti nel settore, partiamo da un assunto che ha valore universale in quanto rappresenta il riferimento agli obiettivi di fondo di qualsiasi azienda di trasporto:

IL TRASPORTO DEVE ESSERE ECONOMICO, EFFICIENTE ED EFFICACE!

L'impegno dell'Ente FS in questi anni si è invece caratterizzato per una politica di contenimento dei costi entro un ambito di valutazione strettamente aziendale.

Si è proceduto ad operare tagli sistematici con l'obiettivo prioritario di contenere i costi. Sono stati progressivamente ridotti i servizi dando origine in prospettiva ad "una piccola ferrovia" per comportare una diminuzione dell'utilizzo delle risorse come dato a sé stante.

Ebbene noi denunciavamo il fallimento di questa politica. Mettiamo in evidenza, pur in presenza di un contenimento delle risorse, che deve essere ancora dimostrato se il servizio è divenuto più efficiente.

E POSSIAMO ESSER CERTI CHE IL TRASPORTO NON E' DIVENTATO PER QUESTO PIÙ EFFICACE.

Questa piccola ferrovia, in particolare lungo la tratta Chilivani - Portotorres, ha ormai fatto sparire l'utenza con una politica dissennata che consegna al nostro territorio un servizio ferroviario sempre meno utile, sempre più inefficace.

Di qui occorre invece partire per invertire la tendenza, partire dalla domanda di mobilità della gente del territorio, per fargli corrispondere un'offerta razionale di servizio economico (che costi meno), efficiente (che consenta la necessaria flessibilità di risposta qualitativa), che sia efficace (che sia utile alla gente e venga da questa utilizzato).

Ma anche dal versante del contenimento dei costi, se l'impostazione è corretta, l'analisi dell'offerta di trasporto deve essere posta in correlazione con una domanda che non può essere quella dell'attuale utenza FS.

Il riferimento deve essere quella potenziale utenza che negli anni è stata sistematicamente dirottata dal ferro verso la gomma con una politica sciagurata che ha visto prosperare il trasporto gommato alternativo facendo leva sulla risposta tarata nelle tratte terminali.

Una logica programmatica che riteniamo priva di approccio sistemico e che in tutti questi anni non ha consentito alcuna interazione tra i diversi modi di trasporto, non ha operato alcuna gerarchizzazione dei vettori, ha, al contrario, favorito il dilagare delle clientele politiche che fino ad oggi ha comportato enormi dispersioni di risorse, alle quali non ha fatto seguito una migliore qualità del servizio.

Abbiamo visto riproporsi in modo devastante gli interventi improntati a logiche che prescindevano da qualsiasi analisi e valutazione sul servizio che avrebbe dovuto essere prodotto.

Evidentemente parliamo del TRASPORTO INTEGRATO, frutto di indispensabili sinergie che allo stato sono ancora tutte da individuare.

Ciò è tanto più vero per quanto attiene il trasporto locale, ove sempre di più pesa la segmentazione aziendale, per cui è più facile sfuggire alla valutazione dei costi complessivi che il settore invece presenta.

Dobbiamo operare una analisi in stato di emergenza: riflettere molto su quali fattori possono pesare di più, nel breve periodo, per arrestare questa tendenza alla cancellazione della funzione della ferrovia nel territorio.

Se non ci allontaniamo molto dal vero quando diciamo che il ruolo delle FS S.p.A. in Sardegna rappresenta la parte più debole del sistema ferroviario italiano, crediamo di dire una cosa plausibile quando affermiamo che la tratta che va da Chilivani a Portotorres si colloca quale segmento attualmente meno significativo nel contesto del sistema ferroviario sardo.

Gli interventi dell'Ente si caratterizzano in special modo per una serie di misure, tra le quali viene assunta la situazione attuale come imm modificabile, che prescindono dalle cause che hanno prodotto la forte contrazione dei coefficienti di esercizio, e da questa discendono le misure di contenimento dei costi che avranno per conseguenza la ulteriore accentuazione del fenomeno di depotenziamento del ruolo del vettore ferroviario.

Possiamo anche sbagliare la valutazione, ma non riusciamo a persuaderci che l'intesa preliminare all'Accordo di Programma, che dovrebbe essere sottoscritto il 30 p.v. tra Regione, Governo ed FS S.p.A., abbia in qualche modo mutato le prospettive della diramazione nord del sistema ferroviario sardo.

Accanto a puntuali elementi di dettaglio su opzioni mai esistite nel P.R.T. sono presenti generici riferimenti all'esigenza di ammodernare la dorsale sarda e le sue diramazioni.

La scelta delle rettifiche di tracciato della tratta Chilivani - Portotorres, segnatamente la variante Giave - Campomela, od in subordine quella relativa alla modifica sulla Ardara - Mores, il dente di attracco a Portotorres, sono letteralmente scomparsi dagli impegni da assumere e finanziare con la spendita dei 1.000 miliardi.

Questo non può essere condiviso. Siamo fortemente contrari ad uno scenario al quale si farebbe successivamente riferimento per motivare la chiusura degli impianti di manutenzione.

Vanno avanti a più tornate i prepensionamenti incentivati che, se da un lato denotano lo stato di insoddisfazione dei ferrovieri per il clima nel quale quotidianamente si trovano ad operare, dall'altro pongono in modo drammatico l'esigenza di non procedere ad un indiscriminato disimpegno degli addetti dalla produzione, con evidenti problemi di scomparsa di professionalità necessarie ad assicurare quel trasporto che, ridotto ai minimi termini, preclude definitivamente qualsiasi possibilità di ripresa, consegnando il trasporto ferroviario ad un declino inarrestabile e senza futuro.

Queste non sono questioni sulle quali dovranno essere misurate soltanto le forze del settore dei ferrovieri. Qui si tratta di evitare di indebolire la valenza del ruolo del vettore ferroviario, a scartamento normale o ridotto, in quanto è la modalità di trasporto che rappresenta l'asse portante della nostra proposta politica.

Evidentemente è nella compatibilità col sistema che può riaffermarsi la nuova identità delle strategie aziendali, il rilancio di tutte le modalità di trasporto, indirizzati verso un percorso che consenta di fronteggiare quella complessità e vastità di problemi, di guasti veri e propri, che attraversano attualmente il Trasporto Pubblico Locale.

I fattori principali che caratterizzano le difficoltà del settore sono:

- SERVIZIO SCARSAMENTE ORIENTATO AL MERCATO**
- AZIENDE INCAPACI DI EROGARE UN TRASPORTO ADEGUATO PER VOLUME E PER QUALITÀ'**
- INSUFFICIENTE CAPACITA' IMPRENDITORIALE PRESENTE MEDIAMENTE NELLE AZIENDE DEL SETTORE**
- ASSENZA DI POSSIBILI SINERGIE TRA I DIVERSI VETTORI E/O TRA I VARI OPERATORI (PUBBLICI E PRIVATI)**
- ASSENZA DI UNA APPROPRIATA POLITICA TARIFFARIA**
- LIMITATE RISORSE A DISPOSIZIONE**

serve

- OPERARE INNOVAZIONI DI PROCESSO E DI PRODOTTO NELLE AZIENDE PUBBLICHE SIA PER ELEVARE LA SOGLIA DEL SERVIZIO SIA SUL VERSANTE DEL CONTENIMENTO DEL COSTO PER UNITA' DI PRODOTTO SIA DAL LATO DELL'ACCRESCIMENTO DELL'EFFICACIA E DELL'EFFICIENZA DELLO STESSO**
- ACQUISIRE UNA NUOVA CONFIGURAZIONE DEI SOGGETTI CHE EROGANO IL SERVIZIO**
- RIORDINARE IL PATRIMONIO CONCESSIONARIO REGIONALE**
- RIUNIFICARE I CENTRI DI SPESA**
- OTTIMIZZARE / QUALIFICARE LA SPESA COMPLESSIVA**
- PREDISPORRE UNA CONSEGUENTE POLITICA TARIFFARIA**

Considerata la limitatezza delle risorse a disposizione, nel T.P.L. si dovrà procedere, intervenendo sul contenimento dei costi di esercizio delle aziende, attraverso la adozione di RISPOSTE MIRATE nel settore delle manutenzioni che presenta, allo stato attuale, un divario eccessivo tra i costi riscontrati nell'area produttiva privata (metalmecanica), rispetto a quella pubblica (autoferrotranviaria) nel settore dell'esercizio che presenta significativi fenomeni di disordine nelle concessioni, accompagnati da forti elementi di dispersione di risorse.

Ma anche il problema della SOCIALITÀ esige risposte che allo stato attuale non possono essere ricondotte esclusivamente all'adozione di un indice minimo di frequentazione.

Va approfondita la possibilità di " trasferire " parte dei costi di tale servizio all'interno dei coefficienti di esercizio delle aziende. Più in generale i Piani di Impresa potrebbero consentire di assorbire quota parte di " servizio di socialità ", alleggerendo in tal modo l'onere che incombe esclusivamente sull'area pubblica, attraverso una articolazione che

distingua secondo: la esistenza o meno di altri vettori , densità abitativa dell'area interessata, la valenza della relazione di traffico che viene coperta (collegamenti con scuole, poliambulatori ed USSL, soprattutto a seguito della nuova riforma che ha comportato il nuovo assetto delle strutture, uffici competenti su unità territoriali definite, ecc.).

In questo senso sarebbe auspicabile rivedere i parametri attraverso i quali vengono erogati i contributi, riferendosi anche a coefficienti medi di esercizio dell'intera azienda, non solo della singola concessione, onde evitare che si finisca per finanziare indifferentemente le aziende che operano con criteri appropriati analogamente a quelle aziende condotte con amministrazioni disinvolute.

La stessa esigenza si pone anche per i parametri di finanziamento dei vettori, per i quali va operata una distinzione che tenga conto della tipologia dei veicoli e del loro costo.

Ma, in generale, vi è la necessità di intervenire anche sul versante di un accrescimento della quali-quantità del servizio operando interventi finalizzati ad aumentare le entrate delle aziende pubbliche per contenere, almeno in parte, il ricorso ai finanziamenti regionali che non sono illimitati.

E' indispensabile, per queste aziende, l'inserimento nel settore dei servizi turistici, che rappresenta un mercato riservato esclusivamente al privato, superando gli effetti della " legge sbarramento " che impone alle aziende di non utilizzare per i servizi turistici i vettori contributati dalla Regione.

Infatti se è non solo necessario, ma persino doveroso chiedere alle aziende pubbliche di operare con logica di impresa, si dovrà convenire che è profondamente sbagliato non consentire loro di poter stare sul mercato a pari condizioni rispetto alle aziende private, atteso che questo è uno spazio economico fortemente remunerativo, che consentirebbe agli operatori pubblici di contenere i disavanzi di bilancio.

Ma quel che è peggio è che l'antinomia PUBBLICO - PRIVATO ha comportato in questi anni una divisione di fatto nel modo di produrre, generando " DUE MERCATI DEL TRASPORTO ", con forte differenziazione dei meccanismi di tutela, per effetto dei quali la imprenditoria privata ha potuto prosperare all'interno di una " strategia di nicchia politico-produttiva ".

Tale fenomeno ha finito per favorire la tendenza da parte degli operatori privati a selezionare la tipologia delle concessioni, evidentemente sotto il profilo della redditività, acquisendo soltanto quelle più redditizie ed in ogni caso puntando a conseguire profitto unicamente attraverso i contributi.

Contestualmente le aziende pubbliche vengono chiamate a farsi carico di tutto ciò che è inerente la socialità, spesso per imposizione della Regione, in quanto AZIENDE-ISTITUZIONE preposte a garantire il diritto alla mobilità.

Del resto la medesima esigenza di ottimizzare l'utilizzo delle risorse si pone, così come per l'area pubblica, anche per quella ove opera l'imprenditoria privata.

Allo stato attuale il parco autobus, finanziato con i contributi regionali, viene utilizzato esclusivamente per la durata prevista dalle concessioni. In prevalenza queste autorizzano servizio con escursione stagionale (es. linee per studenti).

Tale fenomeno comporta inevitabilmente un sottoutilizzo, considerato sotto il profilo dell'offerta, soprattutto durante i mesi estivi, durante i quali i mezzi restano fermi. Nello stesso periodo si presenta, dal versante della domanda, un forte incremento del segmento turistico, in buona parte soddisfatto dai vettori delle aziende continentali.

La soluzione più conveniente è rappresentata quindi dalla possibilità di consentire l'utilizzo del parco vettori per un periodo più ampio di quello interessato alla " destinazione d'uso originaria ", accrescendo l'offerta del trasporto turistico in Sardegna.

L'ideale sarebbe di poter operare in modo da ottimizzare il fattore ammortamento degli autobus attraverso un uso degli stessi per la durata dell'intero anno.

I meccanismi di controllo e di incentivazione potrebbero essere legati alla riduzione o meno della quota parte contributabile, alla predisposizione di una politica tariffaria contrattata e contenuta entro valori tali da rendere più competitivo il costo del servizio turistico isolano rispetto a quello prodotto dagli operatori del continente.

Altro campo meritevole di attenzione e di intervento è il settore del trasporto delle merci di medio alto valore aggiunto che in passato veniva effettuato, ma che oggi è relegato in una condizione di forte marginalità.

Da sottolineare che tutti gli autobus delle aziende pubbliche viaggiano con i cassoni praticamente vuoti e con la potenzialità di carico, di fatto, inutilizzata.

Questo fenomeno non si verifica invece per alcune aziende private che fanno dell'attività del trasporto collettivo un'occasione per contenere i costi complessivi ed ottimizzare così i fattori produttivi.

Tale servizio presenta una forte segmentazione aziendale in quanto ogni azienda accoglie soltanto servizio di spedizione con origine - destinazione comprese nelle proprie concessioni.

Considerato quindi che non esiste accordo tra le diverse aziende per trasferire da un vettore all'altro le merci, si produce puntualmente una rottura di carico per effetto di un trasporto strutturato in " aree operative aziendali " impenetrabili tra di loro.

Si potrebbe creare una STRUTTURA (Agenzia Regionale) che consenta di operare la necessaria connessione di questi servizi così da realizzare la sinergia occorrente per conseguire un reale TRASPORTO MERCI INTEGRATO, ma anche per poter vendere tale servizio, per poterlo gestire attraverso Centri di Smistamento opportunamente dislocati.

Tale iniziativa dovrà essere accompagnata da una risposta sul piano tariffario che rifletta le caratteristiche della composizione del percorso e della articolazione vettoriale per un aspetto, in modo analogo alla convenzione FS - FdS che da luogo ai biglietti cumulativi, e che dall'altro funga, nel contempo, da fattore di induzione e di governo di tale processo.

Per quanto riguarda il problema della QUALITÀ' DELLA PRODUZIONE nel settore dei trasporti, è necessario sviluppare ulteriormente le componenti di tale fattore, le loro interazioni, il loro ottimale utilizzo.

Deve essere sottolineata la distinzione tra servizio / prodotto, conseguito nella branca della socialità (trasporto passeggeri) che sembra ubbidire prevalentemente alla logica del "servizio dovuto", quale risposta scaturente dal diritto alla mobilità di tutti i cittadini, così come sancito dalla Costituzione, e le restanti tipologie di servizio.

In questo senso va quindi approfondita la tipologia delle concessioni rilasciate dall'Assessorato ed eventuali deleghe alle Authority di Bacino nel rispetto della Legge 8 giugno 1990 N° 142, la individuazione dei soggetti che producono trasporto nell'unità territoriale prima richiamata, ma anche nell'ambito regionale.

C'è da riflettere sulla certezza di servizio assicurata, l'intensità dell'offerta, l'orientamento della stessa al mercato della domanda.

L'INTRECCIO TRA TUTTI QUESTI FATTORI, SECONDO LA LORO COMBINAZIONE OTTIMALE, INFLUISCE PESANTEMENTE NELLA DETERMINAZIONE DEL GRADO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO.

Per comodità di ragionamento si sta momentaneamente prescindendo dall'aspetto vettoriale, da quello viario, dal piano delle attività e dal modello al quale tale piano si riferisce (sviluppo diffuso o per poli).

IL PRODOTTO FINALE DEVE IN OGNI CASO ESSERE IL SERVIZIO INTEGRATO INTERMODALE.

Altro aspetto connesso fortemente alla qualità del trasporto è la **CERTEZZA DEL SERVIZIO**, in quanto consente di programmare il piano delle attività in stretta interdipendenza tra quest'ultimo e l'esercizio più in generale.

Ad esempio in occasione di insorgenza di conflitto la legge 146/90 non contempla la possibilità di predisporre Piani Regionali di **SERVIZI MINIMI**. Detta legge impegna le **AZIENDE** e le **OO.SS.** a concordare esclusivamente accordi aziendali che si limitano a dare risposte entro gli angusti ambiti definiti dai rispettivi assetti concessionari.

Tale situazione presenta il forte limite di avere in Sardegna, in occasione degli scioperi di categoria di livello regionale o nazionale, soltanto sommatorie di sistemi aziendali di servizi minimi, determinandosi così una evidente segmentazione del trasporto, che ha per conseguenza l'assenza di un trasporto organizzato in modo sinergico.

Muovendo dalla necessità di conseguire un salto di qualità anche in questo campo, sollecitiamo la predisposizione contrattata di una iniziativa adeguata a garantire "**CERTEZZA DI TRASPORTO**" anche in occasione della *insorgenza del conflitto* che determina, in occasione delle astensioni dal lavoro da parte degli addetti del settore, improvvise cadute del servizio con conseguenze che mutano tra le diverse aree territoriali.

L'acquisizione di un **SISTEMA REGIONALE DI SERVIZI MINIMI** diventa, in tali situazioni, un fatto significativo di grande civiltà, in quanto assicura ai cittadini certezze reali di mobilità come **QUANTITÀ' INDISPENSABILI DI DIRITTO**.

Diventerà questione giuridicamente, politicamente e socialmente rilevante l'adozione o meno di un efficace sistema di collegamenti tra i diversi Aeroporti, Porti, Ospedali, Scuole e

così via, l'assenza del quale potrebbe, come detto in precedenza, comportare la **NEGAZIONE DI ALTRI DIRITTI FONDAMENTALI**.

Ma per ritornare ai limiti storici del settore crediamo giusto sostenere che, se l'origine dei guasti presenti nel settore deriva da una totale confusione nell'azione programmatica, dentro la quale ha assunto con gli anni funzione prevalente l'operatività aziendale, riproponendo in questo modo quella segmentazione dalla quale facciamo discendere molti degli impedimenti che impediscono un appropriato rilancio, *la INVERSIONE DI TALE TENDENZA deve per forza di cose derivare da una azione concertata ove la programmazione complessiva possa dispiegarsi individuando le priorità e, rispetto a queste, costruire le risposte.*

Ci riferiamo alla necessità di individuare prima di tutto:

- il prodotto , la sua quantità e qualità;

- il processo, procedendo ad innovare superando gli ambiti aziendali e quelli territoriali fino a sé stessi, tenendo conto delle aree da servire basandosi su valutazioni che devono trovare risposte sul piano della densità abitativa come anche su quella della negazione o meno dei diritti minimi dei cittadini richiamati in precedenza;

- il soggetto che dà trasporto: a che cosa deve essere finalizzato, e quindi, rispetto a questo obiettivo, come deve operare la propria trasformazione.

Il vero paradosso che si sta presentando è quello di assistere ad una miriade di ristrutturazioni, tutte insistenti in ambito aziendale, che non hanno la caratteristica della ottimizzazione dei fattori produttivi orientata al mercato esterno, ma mettono in atto unicamente misure di contenimento di costi attestando il servizio progressivamente al minimo della sua condizione.

A questo fanno poi seguito ulteriori misure di riduzione degli addetti, ai quali segue un ridimensionamento del ruolo del soggetto che dà trasporto.

IL PROBLEMA, DAL NOSTRO PUNTO DI VISTA, NON E' QUELLO DI FAR TORNARE I CONTI IN AMBITO AZIENDALE, SEMMAI SI TRATTA DI FARLI TORNARE PER DAVVERO IN UN CONTESTO COMPLESSIVO, OVE SIA POSSIBILE VERIFICARE QUALITÀ' E QUANTITÀ' DI PRODOTTO RESO A FRONTE DELLE RISORSE MESSE IN CAMPO DALLA COLLETTIVITÀ'.

*Anche per questo ordine di riflessioni ci sentiamo di sostenere la indispensabilità di procedere ai **CONTRATTI DI PROGRAMMA E DI SERVIZIO** per consentire ai soggetti preposti di mettere in campo le necessarie risposte: parliamo delle aziende, degli **EE.LL.** e della Regione Sardegna.*

E' nostro profondo convincimento che su questo insieme di problemi, oltre alle pur lodevoli iniziative che hanno portato in questi anni alla sottoscrizione dei Contratti ed Intese di Programma, debba essere promossa qui nel sassarese, in particolare dalla Nuova società di Promozione Industriale, una intesa anche su questa inedita soglia di risposta.

In questa occasione, specializzata sul T.P.L., per scelta omettiamo di riferirci alle soglie di risposta sul servizio dovuto relativo ai trasporti dell'isola con il suo esterno e quindi del

ruolo che saranno chiamate a svolgere nel breve periodo la Società di Gestione aeroportuale di Alghero e le nuove realtà imprenditoriali che operano nel porto di Portotorres.

Siamo inoltre persuasi che le iniziative promosse in questi ultimi tempi dai vari e meritevoli interlocutori che hanno, con il loro impegno, unitamente a quello del sindacato confederale, contribuito a far affermare il concetto di Area di crisi, che ha contribuito a polarizzare verso questo territorio le risorse utili al suo rilancio, devono ulteriormente potenziarsi per passare da Area di crisi ad Area di sviluppo.

Quel disegno di legge, approvato mesi orsono dalla Giunta Regionale, varato sulla scia del riordino degli Enti da riformare, non ci è parso avesse le caratteristiche di partenza, i requisiti minimi insomma per poter valutare le misure adottate dal punto di vista gestionale:

QUALE TRASPORTO E COME FORNIRLO!

Era fin troppo forte il sospetto che tale riforma gestionale ubbidisse in quella circostanza più a logiche di propaganda che a misure di rigore e di riordino del settore, soprattutto per il fatto che si era in presenza di imminenti elezioni regionali.

Mentre la rivendicazione del Contratto di Servizio rimane, secondo noi, lo strumento fondamentale per vincolare le istituzioni preposte a varare un programma concertato con le aziende di trasporto che sia in coerenza con il Piano delle attività presenti in Sardegna, per la produzione del quale possa essere individuata la quota di servizio da assegnare, in modo prioritario, al trasporto su sede propria.

Successivamente dovrà essere definita l'articolazione delle offerte relative alle varie aziende del gommato, siano esse aziende pubbliche o private.

Dobbiamo cioè pretendere che il patrimonio concessionario regionale diventi per davvero un sistema di concessioni e ponga fine all'attuale interminabile teoria di clientele che ha caratterizzato la storia del trasporto in Sardegna.

Il regolamento CEE 1893/1991, così come la delibera CEE 440/91 hanno comportato per le aziende pubbliche una svolta nel modo di stare nel settore, ma anche nel modo di stare sul mercato.

Alle aziende-istituzione viene imposto di non produrre offerta di trasporto prescindendo dai costi di produzione, viene giustamente chiesto di vendere il prodotto trasporto, viene in sostanza chiesto di divenire impresa con precisa pianificazione della produzione.

Da questo ordine di vincoli discendono poi le strategie delle aziende che spesso esasperano i termini del nuovo ruolo operando dei veri e propri stravolgimenti.

Ma discende anche un insieme di obbligazioni per le Istituzioni che, rappresentando la collettività, devono fare i conti con la responsabilità di garantire i diritti collegati al servizio di trasporto.

Ed è logico che il nodo vada sciolto: non si può continuare a pretendere dalle aziende pubbliche di diventare imprese e dall'altro di seguitare a chiedere alle stesse di operare come

fossero *aziende-istituzione* obbligate ad assicurare a qualsiasi costo offerta illimitata di trasporto a fronte delle sollecitazioni che vengono avanti.

Si pone in ogni caso per le Aziende, per lo Stato, la Regione o gli EE. LL. il problema dei costi.

MA NESSUN LIVELLO DECISIONALE E' RIUSCITO A COGLIERE APPIENO L'IMPORTANZA DI OPERARE UNA SERIA E CONCERTATA PROGRAMMAZIONE DELL'OFFERTA DEL TRASPORTO.

Riteniamo quindi che il *contratto di servizio* rappresenti, come detto in precedenza, lo strumento necessario a riconferire al sistema ferroviario quel nuovo ruolo, quel primato modale sul piano della gerarchizzazione dei vettori, con una **appropriata ripartizione** che la Regione e lo Stato devono farsi carico di mettere in campo, entro le compatibilità dettate dalle condizioni orografiche del territorio.

**QUESTA , A NOSTRO AVVISO, E' LA VERA PRIORITÀ NEL SETTORE !
E' DA QUESTO VERSANTE CHE OCCORRE RICUPERARE INIZIATIVA.
IL RESTO E' UNA SERIE DI MISURE CONSEGUENTI.**

Per quanto attiene l'esercizio, riteniamo di prospettare alcune linee operative sulle scelte da operare nel sassarese, avendo presente che, per comodità di espressione, faremo riferimento impropriamente ad un assetto sistemico del T.P.L., pur nella consapevolezza di trattare di un sottosistema.

Più precisamente evidenziamo l'esigenza di tendere ad un unico sistema di trasporto articolato su due aree di produzione: trasporto su ferro e su gomma.

Questo bacino di traffico deve poter contare su un servizio offerto da un unico sistema di trasporto quale evoluzione di ciò che allo stato attuale è soltanto la situazione di due spezzoni di esercizio ferroviario: scartamento normale offerto dalla Società FS S.p.A. e scartamento ridotto esercito dalle Ferrovie della Sardegna.

Il ruolo del vettore gommato deve operare come vettore fondamentale ove non è presente il vettore ferroviario ed effettuare invece un ruolo di apporto, di affluenza al vettore ferroviario, quando si opera in contiguità col sistema ferroviario.

Schematizzando ulteriormente, definiamo parte irrinunciabile del sistema ferrato territoriale le tratte Chilivani - Portotorres per quanto attiene lo scartamento normale e le tratte Alghero - Sassari - Sorso e Sassari - Nulvi - Perfugas (con la propaggine Perfugas - Tempio - Palau nell'ambito di un potenziale sviluppo turistico) strutturato su scartamento ridotto.

Tale sistema, ineccepibile sul piano della infrastrutturazione, presenta invece qualche contraddizione sul piano dell'esercizio.

Il segmento Alghero - Sassari, oltre che dal servizio ferrato, è servito contemporaneamente da vettori gommati dell'ARST e, cosa ancora più singolare, dalle Ferrovie della Sardegna, nonché da qualche privato.

Per quanto riguarda Alghero, ricordiamo che la decisione di sopprimere la tratta ferroviaria S. Agostino - Porto ha causato il dimezzamento dell'utenza.

A tutt'oggi non si comprendono le motivazioni del rifiuto di consentire la penetrazione, attraverso il progetto di interrimento, del vettore ferroviario fino al centro della città, evitando rotture di carico.

E' difficile sfuggire al sospetto che quella decisione fosse in conflitto con particolari interessi legati ai lotti interclusi in quell'area.

Sulla direttrice Sassari - Portotorres insistono contestualmente i vettori gommati dell'ARST, FdS, ATP, Municipalizzata di Portotorres, Pani G.T., oltre a numerose altre presenze di imprenditori privati.

Sulla tratta Sassari - Sorso insistono l'ARST, le FdS.

Sulla direttrice Sassari - Nulvi operano le FdS, l'ARST ed alcuni privati.

Questa situazione di duplice risposta (gomma/ferro), sulle tratte sopra richiamate, lascia facilmente comprendere il conflitto di ruolo dei due vettori e la conseguente perdita di efficacia del servizio in quanto i punti di forza delle due offerte (servizio origine-destinazione) si basano entrambe sulla risposta alle utenze dei capilinea.

Premettendo che la legge 160/ prevede il preciso obbligo di contribuire una sola concessione, la più economica, ne consegue che la scelta da operare è quella di trasferire le risorse destinate al finanziamento delle concessioni servite con i vettori gommati verso il servizio esercito su ferro e sul servizio integrato.

In via preliminare riteniamo di sottolineare la necessità di andare alla costituzione di due società di Trasporto Pubblico Locale:

a) per il servizio ferroviario una società mista FS, FdS, il Comune di Sassari e Provincia, con il compito di assicurare, oltre al trasporto extra urbano e metropolitano leggero, il trasporto ferrato in ambito urbano;

b) per il servizio gommato una società mista ARST, FdS, Enti Locali interessati e soggetti privati che operano nel bacino con la possibilità di assolvere anche all'incombenza di segmenti che concorrono in varie condizioni ad ottimizzare la integrazione del trasporto pubblico collettivo con quello privato individuale (autovetture): gestione del segmento della sosta nelle aree urbane ed in quelle di interscambio, l'attività di rimozione e così via.

Entrambe le società possono costituire una holding con il compito di fungere da azienda per la mobilità che assicura, anche come piano unitario di impresa, la risposta alle molteplici domande di mobilità riunificando i fattori di dispersione di risorse e favorendo la costituzione di appropriate sinergie.

Dovranno essere costruiti i percorsi, individuati i soggetti (Authority) ai quali affidare i diversi livelli di responsabilità, dovrà essere predisposta una conseguente risposta

sul piano tariffario che tenga conto dei diversi gradi di integrazione fra i vari vettori ed i loro servizi.

L'unica differenza consiste nella rigidità del servizio ferroviario in corrispondenza degli snodi terminali.

Riteniamo di dover indicare la necessità di operare una distinzione tra le due modalità di trasporto: come detto in precedenza, il vettore gommato, in presenza di un contestuale servizio ferroviario, disposto lungo la tratta principale, deve fungere da supporto nel servizio adduttivo e contribuire ad alimentare il ruolo di apporto al vettore ferrato. Questa esigenza diventa indispensabile in corrispondenza degli snodi estremi.

Al riguardo il problema al capolinea di Sassari, con l'ubicazione della nuova Autostazione in Via XXV Aprile, attualizzata dalla recente decisione adottata dal Comune di Sassari, unitamente all'integrazione assicurata da una sufficiente risposta sul piano della progettualità infrastrutturale (Metropolitana urbana e raddoppio della tratta SS - Rodda Quadda), può considerarsi avviato a soluzione in modo ottimale.

Resta quindi da esaminare, sotto questo profilo:

1) la tratta terminale periferica di Alghero, valutando l'esigenza di attuare la progettualità dell'interramento, di cui si diceva in precedenza o procedendo ad un efficace rilancio del servizio tranviario urbano specializzando un forte trasporto di adduzione;

2) quella di Portotorres a cui è necessario conferire risposta o sul versante di una nuova progettualità, che consenta una migliore penetrazione della ferrovia nel centro abitato, superando l'attuale condizione di perifericità della stazione FS, o intervenendo a ridisegnare un nuovo servizio adduttivo su gomma che dia soluzione anche ai problemi di mobilità dei lavoratori che operano alla Zona Industriale;

3) il segmento terminale di Sorso andrebbe inoltre esaminato per verificare la congruità di un suo prolungamento verso il centro di Sennori o, in alternativa, predisponendo un adeguato potenziamento di servizio gommato di apporto;

4) tratta Sassari - Nulvi: considerato che non sono previsti significativi finanziamenti per l'ammodernamento di questo segmento, la mancanza di interventi adeguati metterà in serio pericolo le prospettive di un suo rilancio.

Concorre a completare la nostra proposta una riflessione relativo al settore delle manutenzioni.

Questo settore, a nostro avviso, consente di constatare anche visivamente la segmentazione aziendale ed i limiti presenti, in modo più marcato, delineati nella parte relativa all'esercizio vero e proprio.

Proponiamo la formazione di una Società mista ripartita in due aree produttive distinte (ferro - gomma) che schematicamente rappresentiamo come accenno, come avvio di una riflessione sulla quale siamo interessati a conoscere il pensiero dei presenti.

progetto: COSTITUZIONE DI SOCIETÀ CONSORTILE

attività: CENTRO DI MANUTENZIONE POLIVALENTE PER MEZZI DI TRASPORTO

dimensione: BACINALE / INTERBACINALE / REGIONALE

soggetti interessati: LE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICHE E PRIVATE;

LE AZIENDE PRIVATE CHE OPERANO NEL SETTORE DELLE MANUTENZIONI E CHE SVOLGONO ATTUALMENTE LAVORAZIONI COMMISSIONATE IN APPALTO DA PARTE DELLE AZIENDE PUBBLICHE;

LE COOPERATIVE O LORO CONSORZI, ANCHE DI NUOVA COSTITUZIONE, INTERESSATE ALLA ACQUISIZIONE DI SEGMENTI DEL CICLO PRODUTTIVO;
LE AZIENDE PRODUTTRICI DI VETTORI;

obiettivi: LA OTTIMIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI MEDIANTE INVESTIMENTI SELETTIVI RISPETTO AD UN PROGRAMMA (piano degli investimenti) CHE PREVEDA LA DEFINIZIONE DELLE FUNZIONI DEGLI IMPIANTI DI MANUTENZIONE ED UNA LORO SPECIALIZZAZIONE;

LA PROGRAMMAZIONE COMPLESSIVA DI TUTTE LE LAVORAZIONI ATTUATA CON LOGICA UNIFICANTE;

LA POSSIBILITÀ DI PREDISPORRE BUDGET PRODUTTIVO DI SETTORE;

LA STANDARDIZZAZIONE DELLE LAVORAZIONI;

LA STANDARDIZZAZIONE DEI COSTI;

L'ACCRESCIMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA NELL'ESERCIZIO;

IL CONTENIMENTO DEL FENOMENO DEI SOCCORSI LUNGO LINEA;

LA ELEVAZIONE DELLA QUALITÀ DELLA PRODUZIONE;

L'INNALZAMENTO DELLA DURATA MEDIA DEI VEICOLI;

struttura:

unità centrale di programmazione: CHE ACQUISISCE LE LAVORAZIONI E LE SMISTA, CON UN PROGRAMMA ARTICOLATO PER AZIENDE, RIPARTENDO LE PRODUZIONI COMPATIBILMENTE CON LE CAPACITÀ DI RISPOSTA DI OGNI AZIENDA, UBICATA NEL CENTRO DI COORDINAMENTO;

unità decentrata operativa (interfaccia): CHE INDIVIDUA IN OGNI AZIENDA LE OCCORRENZE, LE TRASMETTE ALL'UNITÀ CENTRALE E CONCORRE A DETERMINARE IL PROGRAMMA COMPLESSIVO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE ED E' ARTICOLATA CON UN "TERMINALE RESPONSABILE" IN OGNI AZIENDA;

programmazione della manutenzione: FARÀ PARTE DEL PIANO COMPLESSIVO TUTTA LA MANUTENZIONE PROGRAMMATA E LA MANUTENZIONE PER CADUTA AVENTE LA CARATTERISTICA OTTIMALE DI ESSERE INSERIBILE IN PROGRAMMA;

potenziale produttivo: ACQUISIBILE ATTRAVERSO CENSIMENTO DELLA DOMANDA DI MANUTENZIONE PRESSO CIASCUNA AZIENDA PUBBLICA ATTRAVERSO IL CENSIMENTO DELLE LAVORAZIONI CONFERITE IN APPALTO ALL'ESTERNO DALLE AZIENDE PUBBLICHE;

investimenti: INTERVENTI FINALIZZATI A FAVORIRE IL COORDINAMENTO E LA OTTIMIZZAZIONE DEI FATTORI PRODUTTIVI;
INTERVENTI FINALIZZATI AL POTENZIAMENTO DEGLI IMPIANTI ED AL LORO AGGIORNAMENTO TECNOLOGICO;
FINANZIAMENTO DELLE STRUTTURE DI COORDINAMENTO, PROGRAMMAZIONE (nucleo operativo centralizzato);

**attivazione del progetto: PROTOCOLLO OPERATIVO (convenzione d'uso) FRA AZIENDE PUBBLICHE E PRIVATE, STIMOLATO DA OPPORTUNI FATTORI INCENTIVANTI (sistemi premiali), PREDISPOSTO DALL'ASSESSORATO REGIONALE DEI TRASPORTI, EE.LL., SOCIETÀ' FS S.p.A., FdS, SUPPORTATO DA ACCORDO CON LE OO.SS. (per le conseguenze che si produrranno nei nuovi assetti di organizzazione del lavoro);
LA PREDISPOSIZIONE DI UN DISPOSITIVO DI LEGGE ATTRAVERSO IL QUALE STABILIRE I PERCORSI VINCOLANTI (procedure) PER TUTTI I SOGGETTI;
LA PREDISPOSIZIONE DI MISURE INCENTIVANTI CON LA PREVISIONE DI PRECISI CAPITOLI DI SPESA NEL BILANCIO E NELLA LEGGE FINANZIARIA REGIONALE;
UN PIANO DI INVESTIMENTI COME RISULTATO DI UNA CONCERTAZIONE DEGLI ASSESSORATI REGIONALI, PROVINCIALI E COMUNALI: trasporti, industria, programmazione, lavoro, enti locali, lavori pubblici**

**considerazioni aggiuntive: APPLICAZIONE DEL CCNL PER GLI ADDETTI DELLE AZIENDE PRIVATE
L'ATTIVAZIONE DI UNA APPOSITA CONTRATTAZIONE INTEGRATIVA TRA ORGANIZZAZIONI SINDACALI DEI TRASPORTI E METALMECCANICI CON LA SOCIETÀ MISTA;**

Intendiamo infine avanzare qualche considerazione finale per quel che riguarda i ritardi nell'attuazione di misure che solo in apparenza sembrano collaterali al servizio e che concorrono in modo significativo a complicare quel sistema di problemi che abbiamo definito impedimento alla mobilità.

Accenniamo ad esempio ai ritardi legati all'attuazione del Piano dei Parcheggi qui a Sassari, in merito al quale, a più riprese, era stata individuata nella costruzione di quelli a raso, ubicati in periferia, la scelta prioritaria in quanto anche la legge 122 la conferma dal punto di vista dei finanziamenti.

Riteniamo, quindi, di obiettare che la decisione di partire con le opere al centro della città appare una ostinata volontà di insistere su un modello sul quale a più riprese abbiamo avuto occasione di dissentire: come detto in precedenza, conferma dell'attuale estrema concentrazione di funzioni dentro il centro attivo della città con forte polarizzazione di utenza e di traffico.

Abbiamo invece avuto modo di apprezzare la decisione di costituire la Società di Gestione dell'Autoporto, da costruire all'esterno della città, che consentirà di superare la precarietà delle operazioni di movimentazione delle merci presso aree di fortuna delle vie urbane.

Ci aspettiamo che il Comune proceda tempestivamente a predisporre il Piano Urbano della Distribuzione delle merci, per evitare che debba continuare ad operarsi la effettuazione del carico e scarico delle stesse in doppia fila e per assegnare a questa tipologia di vettori un piano specializzato di circolazione che preveda, se sarà il caso, eventuali corsie preferenziali ed una adeguata politica degli orari.

Ci scusiamo per esserci dilungati con l'esposizione che ci avviamo a concludere. Ci auguriamo che le questioni sollevate e le riflessioni avanzate siano di aiuto e di stimolo per coloro che hanno a cuore le sorti del trasporto in questo territorio.

Noi, dal nostro canto, eserciteremo il massimo dell'attenzione per eventuali osservazioni, contributi, integrazioni e premettiamo fin d'ora che esse diventeranno motivo di ponderata riflessione nella fase di definizione dei nostri lavori.

