

37

FIERA DEL LEVANTE

Il silenzio della Cassa sulle sorti del famoso «progetto carne»

UNA QUESTIONE NON PIU' RINVIABILE

Intanto, mentre ancora si «studia», lo stato del patrimonio zootecnico meridionale diventa sempre più precario - I piccoli allevatori in crisi

BARI, settembre «A che punto è il progetto carne?». A questa domanda, rivolta nelle giornate della 37. Fiera del Levante al direttore commerciale di una azienda a partecipazione statale, nonché presidente di una società che si occupa dei prodotti alimentari, la risposta è stata fra le più oscure: «Io non sono un rappresentante della Cassa del Mezzogiorno». Da parte sua la Cassa su questo progetto, come sugli altri, tace. Dopo una riunione, che aveva il carattere consultivo, svoltasi l'estate scorsa a Napoli fra i dirigenti della Cassa e gli assessori all'Agricoltura delle Regioni interessate al progetto carne, è seguito il più assoluto silenzio. Forse si studia ancora o si attendono ulteriori indagini conoscitive da parte degli esperti che, quando il risultato non sono stati più nemmeno convocati.

I conti

Il grave è che mentre si studia, si mantiene il silenzio — lo stato del patrimonio zootecnico nazionale, e quello meridionale in particolare (per le maggiori difficoltà in cui è costretto ad operare), di-

venta sempre più disperato. Mentre cioè non va avanti il piano per la produzione di carne si chiudono le stalle. Il fenomeno era già grave nel recente passato, ma si è fatto addirittura allarmante e senza via d'uscita in questi ultimi mesi, a seguito del forte aumento del prezzo dei mangimi. La situazione è ancora più insostenibile, perché gli allevatori fanno ricorso per il fabbisogno dei bestiami quasi esclusivamente ai mangimi.

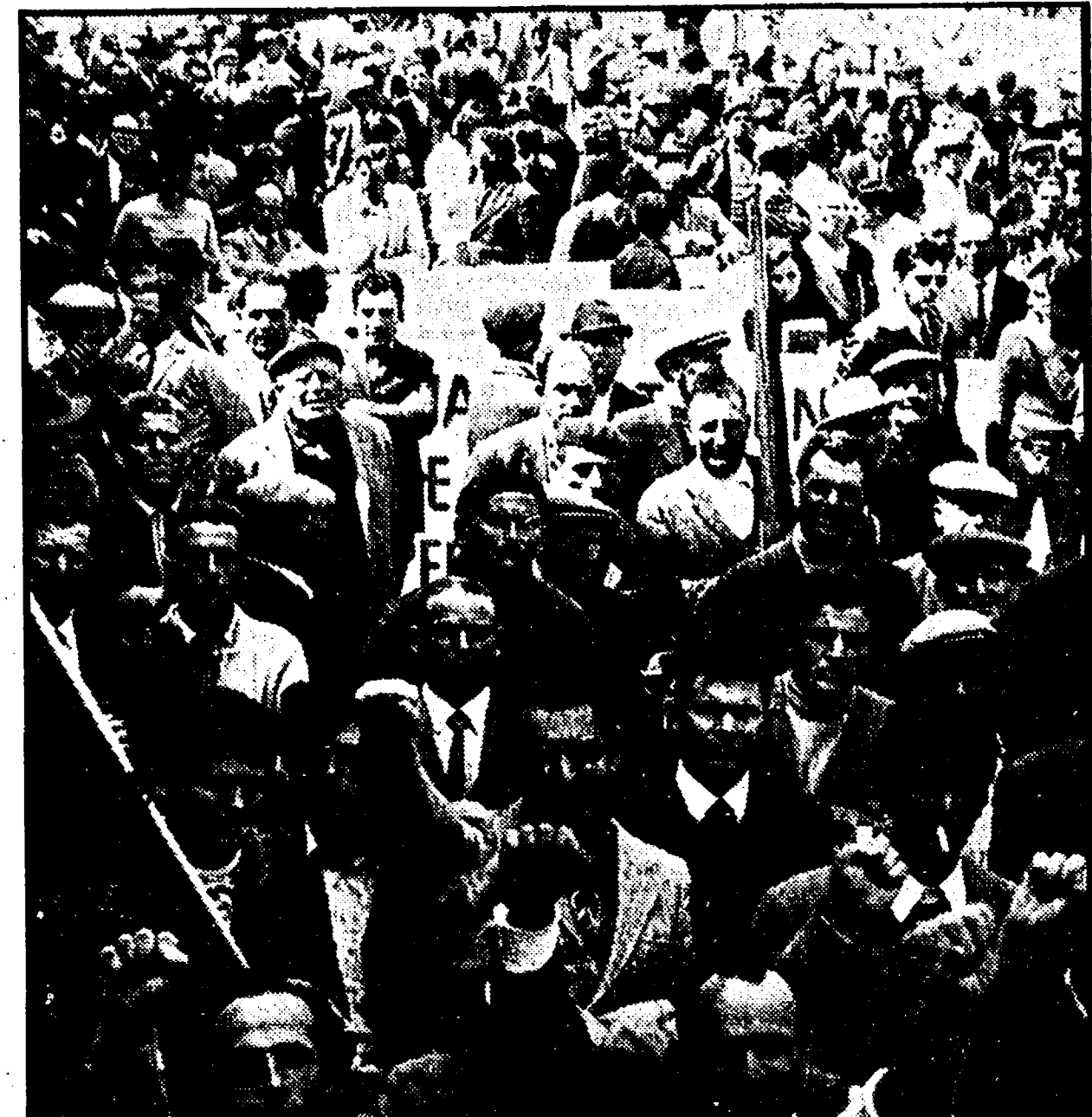
I conti degli allevatori — ci riferiamo in particolare ai piccoli e medi allevatori pugliesi di quest'anno zootecnico — sono di gravi sacrifici e di rinculo, un certo incremento del patrimonio zootecnico c'è stato in questi ultimi anni — non tornano i margini che l'anno scorso costavano 7 mila lire al quintale ora costano 10 mila, la crusca costa 10.500 lire il quintale mentre l'anno scorso la pagavano 8 mila lire; persino le fave che costavano 8 mila lire il quintale ora costano 18 mila. Di contro i prezzi del bestiame agli allevatori non aumentato se non in misura irrisolvibile e quello del latte rimane fermo da due anni a 105 lire al litro.

La gravità della situazione sta in questo: mentre non va avanti il piano per la produzione di carne, tende a scomparire il patrimonio zootecnico che faticosamente si è messo in piedi. Prendiamo per esemplificare, la zona che va da Noce a Faldignano, Alberobello, Gioia del Colle, Santeramo, nel Barese: qui al momento la produzione zootecnica della provincia, della specie bovina, è in un periodo che va dal 1981 al 1972 ha registrato un incremento che è passato da 32.500 capi a 72 mila. Un incremento reso possibile perché i contadini allevatori e le aziende zootecniche per il 90 per cento sono contadine, non hanno badato a sacrifici ed hanno investito molto spesso pagando anche i fitti per i pascoli invernali e comprando l'acqua nei mesi estivi. Quando questa situazione si va ad aggiungere il vertiginoso aumento del prezzo dei mangimi, non si possono certo rimproverare quei coltivatori che sono la maggioranza, se hanno deciso di liberarsi delle stalle e di procurarsi il lavoro andando «a giornate»; tanto, con un certo numero di giornate lavorative e con il sussidio di occupazione i conti, molto probabilmente, tornano meglio con in più l'assenza di responsabilità e di impegni irrisolvibili che comporta un allevamento zootecnico.

Urgenza

Ecco l'urgenza di predisporre senza più alcun indugio questo piano per la produzione della carne, tenendo conto delle richieste da tempo avanzate dai comunisti di un fondo nazionale da erogare ogni anno e da ripartire alle Regioni con destinazione specifiche allo sviluppo e alla ristrutturazione degli allevamenti. Deve inoltre essere affidato alle Regioni l'attuazione del piano, perché queste hanno la possibilità di agire a continuo contatto con le organizzazioni contadine e cooperative. Comunque questo piano è una diversa destinazione degli investimenti pubblici, nel senso che devono essere dati alle aziende coltivatrici e non alla proprietà e alla rendita.

L'incremento del patrimonio zootecnico dei piccoli e medi coltivatori ha mostrato ancora una volta la validità dell'azienda contadina. E se si vogliono fare passi in avanti in questo settore è sulle aziende coltivatrici che si deve puntare. Naturalmente è questo elemento da solo non basta, perché occorre aiutare queste aziende e metterle nelle condizioni di produrre meglio e a minor costo. E qui il discorso torna, e non può essere altrimenti sull'acqua, sull'irrigazione, sul costo dei mangimi, sulla trasformazione di vaste superfici di colture cerealicole a foraggio. Si fa presto a dire che occorre sviluppare la coltura del mais perché serve alla zootecnia e perché è più remunerativa (un ettaro di mais dà un reddito di 400.420 mila lire). Ma mentre il grano si può anche produrre senza irrigazione, per il mais questo è più difficile, se non impossibile.



Trasporti pubblici: il Sud deve ancora attendere?

Nelle scelte governative misure parziali e scadenze imprecisate - I trasporti su strada e quelli ferroviari - Derrate alimentari che marciscono nelle stazioni - Disagi per i lavoratori - La posizione dei comunisti pugliesi

FOGGIA, settembre Una delle questioni di notevole importanza per determinare nel Mezzogiorno e in Puglia in particolare un effettivo processo di sviluppo economico e sociale riguarda la politica dei trasporti. La Puglia, però, anche in materia di trasporti, le negative conseguenze di scelte che tengono ad aumentare anziché annullare i grandi squilibri esistenti tra Nord e Sud, che si riallacciano più in generale poi a quella che è la politica economica che è stata portata avanti e si persegue oggi, anche se spesso si sente parlare di scelte prioritarie a favore della popolazione meridionale e fra queste la soluzione del problema del Mezzogiorno.

Le scelte che il governo sta operando parlano un «linguaggio» abbastanza diverso: il Mezzogiorno, e quindi la Puglia, e la provincia di Foggia, devono ancora aspettare — non si sa ancora quanto — per vedere risolti i problemi dell'ammendamento di tutta la rete dei trasporti ferroviari, la revisione delle linee in concessione, e la grossa questione delle linee extraurbane. Per quanto riguarda le ferrovie, il governo ha deciso di maggiori investimenti verso le zone già notevolmente congestionate, mentre ha riservato al Sud poca roba. Si pensa al quadruplicamento della linea Roma - Firenze, ad esempio, con l'immissione di treni super veloci (200 chilometri l'ora e più), dotati di tutti i confort, ivi compresa la televisione, mentre si parla del necessario raddoppio della linea Sili - San Severo, fino a «spezzone» ferroviario che ostacola il traffico da Nord a Sud i cui danni, sul piano economico, sono ingentiti.

Basti pensare che le derrate della Puglia, i mercati settentrionali subiscono per questa situazione perdite incalcolabili, perché i treni merci sono costretti, spesso, a Foggia per ore e giorni, data l'impossibilità di ottenere un traffico scorrevole sulla linea San Severo - Sili. Sappiamo tutti cosa vuol dire bloccare i «merci»: deperimento delle derrate, gravi ritardi che significano perdite di ingenti quantità di danaro. A ciò si aggiunge, poi, che a volte a Foggia non è possibile effettuare la riparazione di treni merci per mancanza di mezzi di trazione (locomotori elettrici e diesel) in quanto mancano il più delle volte i pezzi di ricambio. Si ha pertanto l'assurdo che quando si guasta un locomotore il fermo dura, spesso, molti giorni. Ciò accade perché la Fiat non esaudisce le commesse della F.S., dato che preferisce fornire prima i mercati internazionali, poi le richieste della azienda italiana, statale. Ma questo non è tutto. Non

è previsto alcun provvedimento sulla Roma - Pescara, sulla Eboli - Metaponto e sulla Napoli - Foggia. Per quanto riguarda la Napoli - Foggia i sindacati hanno suggerito alcune soluzioni che potrebbero risolvere l'annoso problema per congiungere questi due grandi centri in un tempo rispettabile, prospettando la rettificazione del tracciato e utilizzando da Benevento a Napoli il tracciato della Valle Caudina.

Sono le scelte che si armonizzano con la politica delle sottostate. Ancora qualche cifra. Nell'Italia meridionale ed insulare ci sono 4,8 km di linee per ogni 100 kmq. di territorio, contro il 5,7 al Nord; l'elettrificazione al Sud è estesa al 30 per cento, il

Illustrati alla Fiera i programmi dell'Efim

I padiglioni dell'Efim e dell'Enel, allestiti nella 37. Fiera del Levante, sono stati presentati venerdì alle autorità e alla stampa. I risultati dell'attività dell'Efim e dei suoi programmi futuri sono stati al centro dell'esposizione dei relatori.

L'occupazione complessiva del gruppo ha raggiunto nel Mezzogiorno le 25.000 unità, aumentando del 15 per cento rispetto all'anno precedente. Nei termini del corso che l'Efim ha in programma di attuazione e di quello previsto nel periodo 1974-77 l'occupazione totale del gruppo raggiungerà le 45 mila unità, di cui 30.000

doppio binario raggiunge il 17 per cento.

Al di là delle situazioni quantificabili in cifre, che pure nella loro semplicità esprimono uno stato di grave arretratezza, si registra a livello di singolo impianto o di materiale rotabile, una condizione di disagio che denuncia anni di trascuratezza e di generale abbandono. Valgano per tutti un esempio, che più chiaramente esprime la politica tuttora seguita nei confronti dei compartimenti del Mezzogiorno: nella linea Ionia, tra Reggio Calabria e Bari, sono state messe in servizio le automatrici che, dopo aver fatto la spola per anni sulle rotte del Trans - Espresso, sono state sostituite da nuovo e più moderno materiale.

10 mila carri fermi

Questa politica, porta poi alla giacenza di 10 mila carri in attesa di inoltre negli scali o nelle stazioni lungo la linea per mancanza appunto, di raddoppi, di treni merci, di locomotori. Nel 1972 sono stati fermi, nel periodo agosto-settembre, circa 10 mila carri nelle stazioni del Mezzogiorno, il che significa che tonnellate di merce rimangono ferme, inutilizzabili, e spesso deteriorate dalle lunghe soste. E' lo scandalo più volte denunciato dai capi di bestiame che muoiono nei carri, della frutta e degli ortaggi che marciscono parte nei carri e parte non raccolta per mancanza di materiale atto al trasporto, delle fabbriche che minacciano la chiusura perché le scorte sono esaurite e non arrivano i rifornimenti.

Stessa situazione di crisi anche nelle ferrovie in concessione. I vari ammodernamenti non si fanno, i finanziamenti vanno a finire nelle tasche dei privati mentre si

occupati nel Mezzogiorno. Nel campo del settore alimentare, l'intervento dell'Efim mira a predisporre strumenti e canali idonei ad assicurare una più conveniente commercializzazione dei prodotti e la continuità dell'approvvigionamento di materie prime dall'estero. Altre attività dell'Efim riguardano i settori dell'alluminio, del turismo, della cellulosa e carta, dei trasporti, delle progettazioni e costruzioni.

Il padiglione dell'Enel è stato presentato alla stampa dal presidente onorario avvocato Di Cagno e dal nuovo presidente prof. Angelini.

Roberto Consiglio

Italo Palasciano



Breda costruzioni ferroviarie. Primi esemplari di 2 autobus urbani prodotti dalla Società nel nuovo stabilimento di Piave

IL NUOVO AUTOBUS DELLA BREDA COSTRUZIONI FERROVIARIE (EFIM)

L'ultimo prodotto tra i mezzi costruiti dalla Ferroviaria Breda Pistoiesi, Società del Gruppo EFIM, per soddisfare le sempre crescenti esigenze dei trasporti collettivi urbani, è l'autobus a tre porte montato su autoplancia Lancia 718-41.

Le «Pistoiesi» forti di una lunga esperienza su autoveicoli per trasporto urbano ed extra-urbano su distanze brevi e adeguandosi alle necessità attuali del trasporto pubblico, hanno creato un mezzo maneggevole e resistente in grado di soddisfare un impiego anche del più impegnativo.

Predisposto in modo da consentire l'esercizio con una sola persona, questo veicolo è stato costruito con l'impiego di profilati e tubi a sezione quadrata e retangolare in acciaio Corten-A in modo

da garantire una elevata resistenza meccanica, soprattutto nei riguardi dell'affaticamento del materiale; una elevata resistenza alla corrosione (da 4 a 6 volte superiore a quella di un comune acciaio) per la presenza nella lega di componenti quali nickel, cromo, silicio e rame; migliore presa della verniciatura sulle superfici con un risparmio, rispetto alla analogia applicazione su acciaio ordinario, del 20% circa.

L'autobus è predisposto per l'installazione delle macchinette per la biglietteria automatica. Esse possono venire sistemate, quella obliquo, nella parte posteriore destra, e quella emittitrice, nella parte anteriore sinistra.

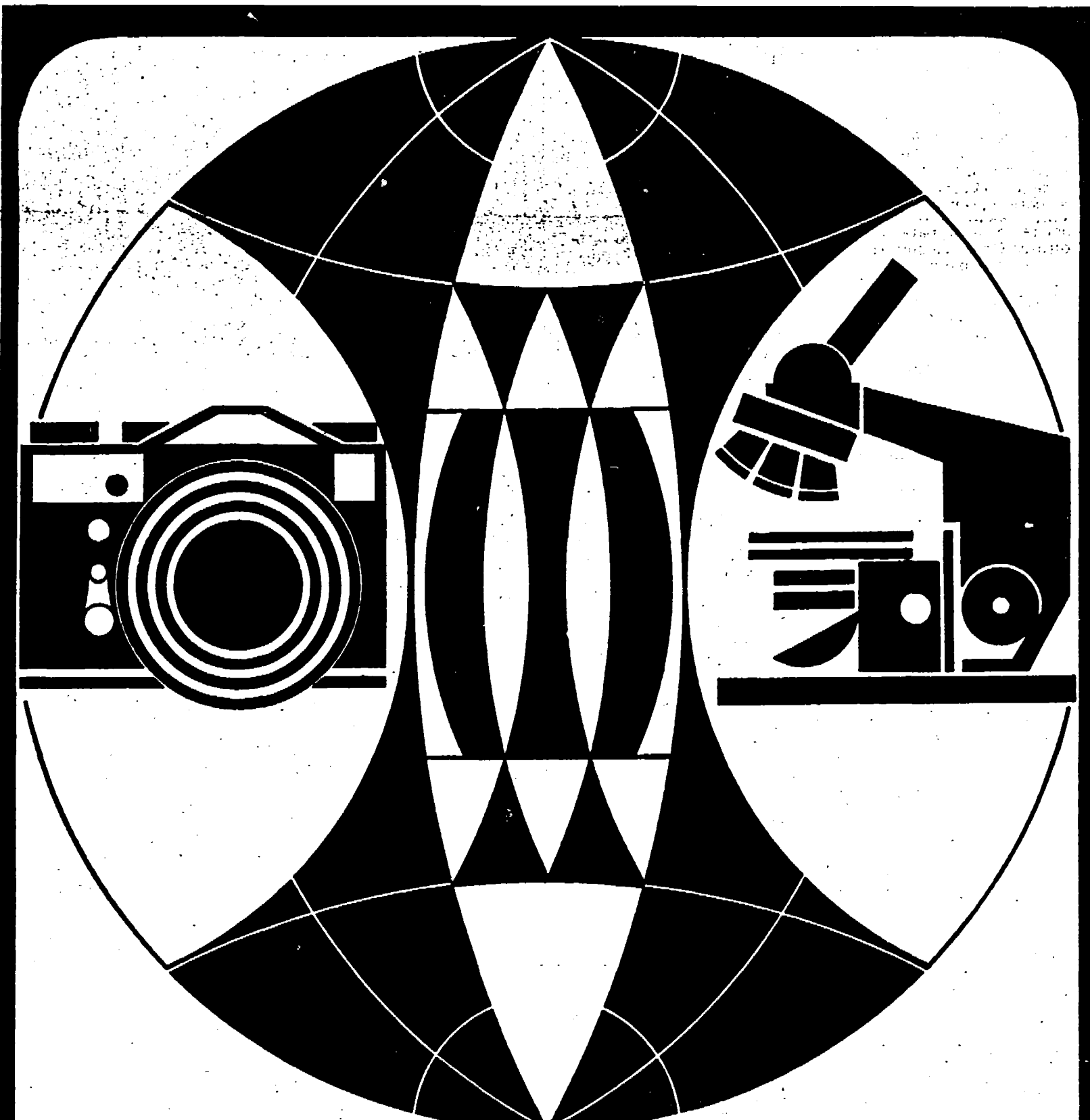
Per l'aerazione interna sono state create tre prese d'aria sulla parte anteriore

della testata. Inoltre, il veicolo è dotato di un particolare impianto di ventilazione forzata composto di due ventilatori con presa esterna.

Le porte sono a comando elettropneumatico e azionate dall'autista mediante comando separato per la porta anteriore/posteriore e per quella centrale. Le porte anteriori e posteriori sono anche comandabili dall'esterno tramite pulsanti a tenuta stagna.

La lunghezza del mezzo, compreso il paraurti, è di 11 metri e la larghezza è di 2 metri e mezzo. Il raggio minimo di sterzata è di 9 metri.

La capienza di quest'autobus è di 100 posti, di cui 19 a sedere, e il suo peso è di 9 tonnellate.



L'ente sovietico per l'esportazione "MASHPRIBORINTORG" presenta ai visitatori della XXXVII Fiera del Levante di Bari: tutto per il cinema e la fotografia, macchine fotografiche e obiettivi, cineprese e accessori, dispositivi ottici, microscopi biologici e speciali.

V/O MASHPRIBORINTORG MOSCA 121200 - URSS

