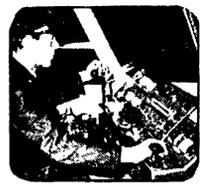
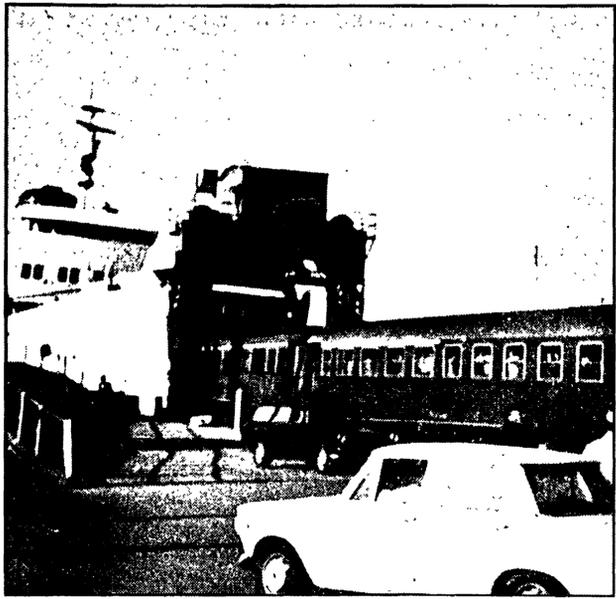


# Necessario l'impegno di tutto il movimento democratico per rinnovare le strutture

## Trasporti: costi esorbitanti per un servizio inefficiente

Circa il 30 % del reddito familiare assorbito da spese per gli spostamenti. Ben otto ministri e innumerevoli enti se ne dovrebbero interessare - Le proposte dei comunisti per un piano nazionale - Unificare le varie competenze



### CONSAPEVOLEZZA DEI FERROVIARI: una lunga lotta per rinnovare

NON CREDO che tutte le forze democratiche apprezzino ancora nella misura dovuta lo sforzo che confederazioni e sindacati del settore pubblico hanno fatto per portare avanti con coerenza al disegno politico complessivo interconfederale...

Il costo dei trasporti, come conseguenza di tutto ciò, è diventato esorbitante, al di sopra di quello che sono le risorse nazionali, nonostante le difficoltà e le prevalenti condizioni di disservizio che lo caratterizzano.

I trasporti costituiscono una delle infrastrutture fondamentali del nostro paese. La mobilità delle persone e delle merci con la intensificazione degli scambi tende ad accrescersi sempre di più, di pari passo con lo sviluppo delle forze produttive.

Il costo dei trasporti, come conseguenza di tutto ciò, è diventato esorbitante, al di sopra di quello che sono le risorse nazionali, nonostante le difficoltà e le prevalenti condizioni di disservizio che lo caratterizzano.

La situazione dei trasporti pubblici locali, nel prossimo quinquennio, possono essere quantificate in 2.000 miliardi di cui 1.300 miliardi per il parco rotabile, così suddivisi: 1.000 miliardi per l'acquisto di 20 mila autobus (10.000 per il rinnovo del parco e 10.000 per il potenziamento), a un costo medio, ai prezzi attuali, di 50 milioni; 450 miliardi per altri tipi di materiale rotabile occorrente alle diverse attività (trolleybus, tram tradizionali, treni suburbani, mezzi lagunari e 50 miliardi per l'acquisto di 500 filobus).

Questa situazione è contrastata, come è facile immaginare, dal contratto, e come quelli delle autostrade, di economie (innumerevoli percorsi ripetitivi) e disorganizzati, dell'attuale sistema di Stato. Otto ministri si interessano in Italia di trasporti, innumerevoli altri enti costretti a pagare il servizio.

Per questo il nostro partito ha da tempo indicato la via per una bilancia dei costi, di sottoporre all'attenzione delle forze politiche e sindacali e delle masse popolari queste necessità:

1) riorganizzare il sistema dei trasporti in modo da coordinare i vari servizi fra loro e utilizzarli meglio tutte le risorse esistenti;

2) elaborare un piano nazionale dei trasporti - di cui il piano delle ferrovie rappresenti l'asse fondamentale - che tenda a riorganizzare il trasporto pubblico a favore di quest'ultimo;

3) unificare le competenze dei vari ministri e dei vari enti in una unica direzione articolata a livello regionale.

Questi punti possono essere affrontati subito e molte cose possono essere fatte senza aggirarsi almeno da un punto di vista economico.

Basti pensare ad una più razionale utilizzazione delle ferrovie e a quelle misure di cui tanto si è parlato - che potrebbero agevolare il trasporto delle persone nei grandi centri urbani favorendo la velocità di percorrenza degli autobus - quali sono la situazione di corsie preferenziali e la chiusura dei centri storici.

Quello che è ancora carente è in Italia, assai più che in altri paesi, di affrontare questi problemi e la capacità delle masse popolari di proporre, attraverso la democrazia, un altro tipo di servizio là dove si presenta.

Cio, oltre a porre l'Azienda F.S. in un processo involutivo che non è altro che un servizio là dove si presenta, la necessità di ulteriori potenziamenti: sempre delle stesse linee, accrese in maniera drammatica lo scambievolmente tra Nord e Sud e le isole. Questa impostazione azionistica va respinta con fermezza.

Il PCI, che ha posto il problema delle ferrovie come esse portate della politica di integrazione fra i vari sistemi di trasporto, ritiene che un serio potenziamento delle F.S. sia una scelta politica a sostegno del processo di rinnovamento dello sviluppo economico del Paese.

### AZIENDE URBANE ED EXTRAURBANE: troppi sprechi e diseconomie

La necessità di mobilità che si manifesterà nei prossimi anni, a tutto beneficio del risparmio energetico e quindi dell'equilibrio del paese, con l'estero, determinati da scelte che non sono andate dalla chiusura totale della chiusura per farne orate e a prove dimmentate radicali proteste a favore della pubblica utilità.

La concentrazione della crescita percentuale della motorizzazione dimostra la dispendiosità del consumo di risorse che sono cresciuti più che raddoppiati in questi anni, mentre le risorse sono cresciute poco.

### AUTOTRASPORTO PRIVATO MERCI: incoraggiare l'associazionismo

L'AUTOTRASPORTO delle merci in Italia, assai più che in altri paesi, è un settore che merita di essere considerato in modo più serio e con maggiore interesse.

La tendenza all'associazionismo, cioè alla costituzione di consorzi e cooperative, tale tendenza va in tutti i modi incoraggiata anche per quanto riguarda il trasporto attraverso una loro migliore utilizzazione, razionalizzazione e integrazione con gli altri sistemi.

L'entrata in funzione della nuova legge sui carichi assai pesanti e dimensionati degli autotrasporti, ha posto il problema del rinnovo degli autotrasporti, che non è altro che un problema di rinnovo del parco rotabile, di cui si è parlato molto in questi giorni.

Da tempo inoltre gli autotrasportatori attendono l'entrata in funzione dell'Atto di Indirizzo che, nel campo del trasporto, ha il compito di definire la loro attività.

Si tratta di una legge approvata nel 1974, ma che non è mai entrata in funzione, per mancanza di risorse e per la mancanza di un piano nazionale dei trasporti.

Il problema più specifico è quello di assicurare la possibilità di assicurare facilitazioni di credito a favore dello sviluppo e del potenziamento delle imprese cooperative e associative.

Da tempo inoltre gli autotrasportatori attendono l'entrata in funzione dell'Atto di Indirizzo che, nel campo del trasporto, ha il compito di definire la loro attività.

Si tratta di una legge approvata nel 1974, ma che non è mai entrata in funzione, per mancanza di risorse e per la mancanza di un piano nazionale dei trasporti.

Il problema più specifico è quello di assicurare la possibilità di assicurare facilitazioni di credito a favore dello sviluppo e del potenziamento delle imprese cooperative e associative.

Da tempo inoltre gli autotrasportatori attendono l'entrata in funzione dell'Atto di Indirizzo che, nel campo del trasporto, ha il compito di definire la loro attività.

## Lettere all'Unità

Al primo posto lo spreco della carta

Egregio direttore, considero quello espresso dal prof. Fabiani nella sua lettera pubblicata martedì 7 dicembre. C'è attualmente nel nostro Paese troppa carta, troppa carta che non è necessaria e che può essere evitata.

A proposito del recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Un'idea di recupero di quest'ultima le seguo quanto ha scritto il professor Fabiani di avere un anno e mezzo l'esperienza di un corso anche in altre città.

Il costo dei trasporti, come conseguenza di tutto ciò, è diventato esorbitante, al di sopra di quello che sono le risorse nazionali, nonostante le difficoltà e le prevalenti condizioni di disservizio che lo caratterizzano.

Il costo dei trasporti, come conseguenza di tutto ciò, è diventato esorbitante, al di sopra di quello che sono le risorse nazionali, nonostante le difficoltà e le prevalenti condizioni di disservizio che lo caratterizzano.

Il costo dei trasporti, come conseguenza di tutto ciò, è diventato esorbitante, al di sopra di quello che sono le risorse nazionali, nonostante le difficoltà e le prevalenti condizioni di disservizio che lo caratterizzano.

Il costo dei trasporti, come conseguenza di tutto ciò, è diventato esorbitante, al di sopra di quello che sono le risorse nazionali, nonostante le difficoltà e le prevalenti condizioni di disservizio che lo caratterizzano.

Gianpaolo Russo

Alessandro Carri

Ombretta Leardini