Aperta a Stresa la 34ª conferenza nazionale del traffico

Il costo è alto ma il sistema dei trasporti non è produttivo

Nel '76 la spesa della famiglia in questo settore è stata del 10,6 per cento dei consumi complessivi - Lacune sulle prospettive - La questione delle autostrade

Dal nostro inviato

STRESA — Il presidente dell'ACI, avv. Carpi De Resmini l'ha definita una «non politica» dei trasporti quella delle scelte operate negli ultimi trent'anni nel settore, e che hanno portato all'attuale «limite del collasso». Si tratta di una situazione divenuta ormai insostenibile in tutti i comparti del trasporto ed estremamente gravosa e insopportabile per le economie della collettività.

Basta considerare — lo ha rilevato lo stesso avv. Carpi — che nel 1976 la spesa della famiglia italiana per l'acquisto di servizi di trasporto ha sfiorato i diecimila miliardi di lire il che rappresenta il 10,6 per cento dei consumi complessivi, e che il «conto nazionale dei trasporti» parla di un costo globale del settore di 31 mila miliardi nel 1974. C'è, però, da rilevare che nel conto non è incluso il trasporto marittimo e che, secondo stime, nel 1976 il costo complessivo dei trasporti dovrebbe aggirarsi attorno ai quarantacinquemila miliardi pari ad un terzo del prodotto nazionale lordo. Va aggiunto, inoltre, che il costo dei trasporti ha avuto dal '66 al '74 uno scarto di aumento rispetto al reddito nazionale di ben 129 punti percentuali e che l'esercizio dei mezzi propri ha avuto una incidenza maggiore per le famiglie del 2,7 per cento.

Da questa constatazione di fondo si è partiti nella «34. Conferenza nazionale del traffico e della circolazione» che ha iniziato ieri i suoi lavori a Stresa per affrontare l'impegnativo tema: «Il sistema dei trasporti: costi e prospettive». La relazione svolta dal professor Antonino Giannone («I trasporti nei conti economici della nazionae — Metodologia e risultati) e quella del professor Mario Bessione, ricche di dati e riferimenti che possono costituire una buona base di appoggio per successivi approfondimenti non hanno, a nostro avviso, avviato quel discorso di prospettiva, e non hanno fornito o lo hanno fatto in modo insufficiente, quelle indicazioni che era legittimo attendersi se davvero si intende operare una svolta nella politica dei trasporti considerando il settore come peculiare agli effetti di un positibo sviluppo economico del paese.

Certo i problemi che sono sul tappeto non sono nè pochi, nè di facile soluzione. Si tratta — ha detto il presidente dell'ACI — di rendere produttivo il sistema dei trasporti, di ridurre quei disagi economici e anche morali che l'attuale stato del settore impone alla collettività. Ma proprio per questo è necessario che si evitino pericoli di ritorni a posizioni arretrate o a vecchie logiche che pur continuano ad essere presenti e a manifestarsi.

Cominciamo intanto — ha detto intervenendo nel pomeriggio il compagno sen. Alessandro Carri, responsabile della sezione Trasporti del PCI — al di là di disquisizioni sull'entità del costo dei trasporti, a cercare risposte precise ad una serie di domande: le attuali spese per i trasporti sono a lungo sopportabili per il paese? Come si possono ridurre garantendo la stessa o una superiore mobilità delle persone e delle merci?

In definitiva, comunque, ciò che va messo sotto accusa non è tanto il costo dei trasporti in sè e per sè, ma piuttosto il fatto — ha detto Carri — che esso non può essere sostenuto dall'attuale situazione economica del Paese. E poiché la ripresa economica è collegata ad una migliore utilizzazione delle risorse disponibili, è necessario intervenire per ridurre i costi del settore o quanto meno per ottenere con costi uguali maggiori benefici agli effetti del reddito nazionale».

Nell'accordo programmatico fra i partiti questa esigenza è chiaramente avvertita. In esso si afferma, infatti, che i partiti concordano sull'importanza che assume il problema dei trasporti dal punto di vista dello sviluppo economico, del risparmio energetico e della riduzione della spesa pubblica e del riequilibrio territoriale.

L'accordo programmatico rientra certamente in quel «clima nuovo», in quella maggiore attenzione delle forze politiche, in quel «più marcato spirito di solidarietà» cui ha fatto riferimento, aprendo i lavori, l'avv. Carpi, e che, anche per i trasporti, costituisce una valida premessa per dare avvio alle riforme che la situazione impone.

Non a caso l'accordo programmatico — al quale vari oratori hanno fatto esplicito riferimento — indica anche gli obiettivi che si impongono per il trasporto a breve termine: attuazione del piano di investimenti straordinari per le Ferrovie dello Stato (2.000 miliardi), piano dei porti e riorganizzazione del trasporto marittimo; piano aeroportuale, riorganizzazione e potenzianmento dei trasporti urbani, regolamentazione dell'attività di autotrasporto merci con misure atte a stimolare le attività associative e cooperative, riorganizzazione ai fini di una migliore utilizzazione della rete autostradale.

Il problema delle autostrade si è presentato qui a Stresa fin dalle prime battute della conferenza come uno dei più amari. Il presidente dell'ACI ha ricordato le migliaia di miliardi di debiti accumulati dalle società concessionarie, frutto spesso di iniziative «improprie e clientelari». Su questo tema — ha detto il compagno Carri nel suo intervento — bisogna essere molto espliciti. I deficit accumulati sono ben 4 mila e 300 miliardi. «Bisogna andare a decisioni risolute. A nostro avviso — ha aggiunto — non si può pensare di salvare società in permanente dissesto. E' bene, quindi, pensare di andare alla liquidazione di queste società e al trasferimento all'ANAS, un'ANAS ovviamente riformata che sia espressione della volontà del Parlamento e sotto il controllo del Parlamento stesso».

Ilio Gioffredi

Una lettera a Zaccagnini

152 parlamentari dc pro emittenti private

ROMA — Nella imminenza della presentazione da parte del governo del disegno di legge per la regolamentazione delle radiotelevisioni private si registra una grave iniziativa, diretta di fatto, contro l'intesa raggiunta dai sei partiti dell'arco costituzionale: 122 deputati e 30 senatori dc hanno inviato al segretario nazionale della DC, on. Zaccagnini, una lettera (della quale sono primi firmatari l'on. Vito Scalia e il sen. Arturo Pacini) in cui chiedono al loro partito di assumere una «atteggiamento intransigente» su alcuni punti-chiave.

Le richieste dei 152 parlamentari dc sono essenzialmente queste: 1) le autorizzazioni ai titolari delle emittenti private dovrebbero essere rilasciate — scavalcando Parlamento e Regioni — dalla amministrazione centrale dello Stato, cioè dal ministro delle Poste e Telecomunicazioni; 2) dovrebbe essere abolita la «discriminazione» che vieta la trasmissione di messaggi pubblicitari da parte delle TV estere; 3) alle emittenti private italiane dovrebbero essere consentiti «limiti congrui» per la trasmissione di messaggi pubblicitari.

Commissione parlamentare di vigilanza

RAI-TV: si discuterà su nomine e «Tribune»

ROMA — Si è riunita l'altra sera la Commissione di vigilanza sulla RAI-TV, per il primo incontro dopo le ferie estive: è stato deciso che il 4 ottobre la Commissione tornerà a riunirsi per predisporre la relazione annuale al Parlamento, mentre una successiva riunione, il 13 ottobre, sarà dedicata al problema del *tetto* massimo della pubblicità radiotelevisiva.

Mercoledì prossimo si riunirà l'ufficio di presidenza allargato, per esaminare i problemi delle *Tribune politiche* e delle dimissioni del coordinatore delle *tribune*, sen. Zito (PRI).

Nel corso della riunione, il presidente sen. Taviani, ha annunciato di aver ricevuto una lettera dell'on. Fracanzani (dc), sulle recenti nomine alla RAI, contenente la richiesta di un dibattito in Commissione sui modi con cui tali nomine sono state effettuate. Dopo un intervento dello stesso on. Fracanzani, la richiesta è stata accolta, senza opposizione, con la decisione di fissare entro dieci giorni una riunione della Commissione in sede plenaria, preceduta da una riunione preparatoria del gruppo di lavoro per gli indirizzi generali.

Ancora diossina nelle scuole a Seveso

MILANO — Nuovo disorientamento per la popolazione dei comuni interessati dall'inquinamento della diossina: alla data di ieri risultava contaminato, in diverso grado, circa il 35 per cento dei 127 plessi scolastici controllati (non erano ancora pervenuti i risultati relativi a 17 scuole). La punta massima (10,90 microgrammi per metro quadro) è stata riscontrata all'esterno della scuola materna, donata a Seveso nella scorsa primavera dal governo svizzero e costruita in una zona che si è sempre ritenuta immune dall'inquinamento. C'è inoltre da osservare che sono state trovate tracce di diossina in una scuola di Barlassina e in una di Bovisio Malsciago, due Comuni che sono sempre stati considerati pressoché "puliti".

Nella foto: **ragazzi e genitori, davanti a una scuola, chiedono notizie sulla riapertura.**

La discussione si aprirà il 12 ottobre

La Camera sta per cominciare l'esame della legge sull'aborto

Dichiarazioni del compagno Giovanni Berlinguer, di Maria Eletta Martini (DC), Del Pennino (PRI) e Maria Magnani Noja (PSI)

ROMA — E' bastato l'annuncio che il 12 ottobre comincia l'esame del progetto di legge perchè la «temperatura» politica attorno al problema dell'aborto divenisse subito calda, con prese di posizione che assumono rilevanza politica e parlamentare. Non siamo, ovviamente, a discorsi di schieramenti. Anzi, le prime dichiarazioni indicano in generale disponibilità al dialogo, anche nella differenziazione delle posizioni.

Anzitutto è da rimarcare la dichiarazione del compagno on. Giovanni Berlinguer, relatore al progetto per la commissione Sanità: «La discussione (sull'aborto, ndr) — egli ha detto — riprende con tempi più ristretti e in condizioni più difficili. E' auspicabile che, tenendo conto di ciò che è avvenuto al Senato e con la necessità di legiferare con il massimo consenso del Paese, si trovi quell'accordo che la intransigenza dc ha finora impedito». Diversamente, soggiunge Berlinguer, «non c'è altra strada che il referendum, di cui si possono per comune volontà attenuare gli inevitabili effetti laceranti; ma dopo l'abrogazione delle norme fasciste, da tutti i partiti democratici più volte dichiarate inique, vi sarebbe ugualmente la necessità di legiferare positivamente per regolamentare, prevenire e assistere l'aborto».

L'on. Maria Eletta Martini, dc e presidente della commissione Sanità, pronunciandosi sui tempi del dibattito afferma: «Cercheremo di fare il più presto possibile», anche «se devo dire che le sedute che la commissione di cui sono presidente potrà dedicare all'aborto non potranno essere molte, tenendo conto dell'esigenza di mandare in aula, nell'ultima decade di ottobre, come d'accordo con la Presidenza della Camera, la legge sulla riforma sanitaria».

L'on. Del Pennino (PRI), relatore per la commissione Giustizia, afferma a sua volta che «se c'è la volontà politica, le commissioni possono licenziare la proposta entro la prima quindicina di novembre, in modo da consentire all'aula di discuterla nella seconda metà di novembre e andare al Senato subito dopo il 7 dicembre» (data entro la quale scade il periodo di sei mesi, sicchè possa essere consentito di riprendere l'esame della legge bocciata in quel ramo del Parlamento). Per Del Pennino questi paiono «tempi giusti per dare una sollecita risposta legislativa al grave problema dell'aborto, rispetto al quale ci auguriamo che nessuna forza politica si voglia assumere la responsabilità di indicare la via referendaria come la sola percorribile».

«I socialisti — afferma a sua volta l'on. Maria Magnani Noya, che ribadisce severe accuse alla DC — si impegnano ad un dibattito molto ristretto, anche perchè l'esperienza ci ha insegnato che sul tema dell'aborto s'innestano tensioni di carattere più generale che in questo momento, già gravido di preoccupazioni, non gioverebbero certamente al Paese». E conclude: «Ci auguriamo che il nostro senso di responsabilità verso le donne, e verso tutta la società, sia condiviso dagli altri partiti, e che si possa giungere rapidamente e senza traumi a chiudere in Parlamento questo capitolo, per aprire, nel sociale, la vera vertenza della gestione della legge e dell'impegno per ridurre al massimo l'area dell'aborto».

E' da registrare, infine, una dichiarazione dell'on. Orsini, relatore democristiano di minoranza a Montecitorio sul primo progetto di questa legislatura: il parlamentare dc sembra arroccato a vecchie posizioni, anche se, si pronuncia per una «nuova definizione legislativa dell'aborto». Difatti, egli ribadisce le «posizioni di fondo» della DC, che non potrà mai accettare che «la vita di una creatura umana sia nelle totale discrezionalità altrui» e afferma che i democristiani si adopreranno «comunque, con la disponibilità propria di ogni forza democratica, a far sì che la legge che uscirà dal Parlamento sia la più vicina, o almeno la meno lontana possibile, dalla nostra concezione dell'uomo, della famiglia, della società e dello Stato».

Al Senato

I comunisti contrari ad ogni aumento delle assicurazioni sulle auto

ROMA — L'adeguamento della legislazione alle norme comunitarie nell'esercizio delle assicurazioni private contro i danni (e quindi anche delle assicurazioni contro i danni per incidenti automobilistici) non dovrà comportare alcun aumento del costo della RCA (responsabilità civile auto).

Questa netta presa di posizione, in risposta alle ipotesi interessate avanzate da alcuni giornali circa possibili aumenti delle tariffe assicurative per le auto, è stata presa ieri al Senato dal gruppo comunista dove è stata discussa e approvata la legge di adeguamento delle norme italiane a quelle comunitarie. Si tratta di un adeguamento che non introduce alcuna novità per quanto riguarda gli assicurati, ma obbliga invece le compagnie di assicurazione dei vari settori ad alcuni vincoli e controlli tesi soprattutto a meglio garantire la serietà dell'esercizio assicurativo.

Tra le innovazioni di ordine finanziario è quella che obbliga le imprese di assicurazione a disporre di un sufficiente patrimonio libero, fissato sul 16-18 del totale dei premi incassati, come garanzia di solvibilità nei pagamenti. Si affida inoltre al CIPE il compito di indicare le quote massime delle riserve dei premi e dei sinistri da investire, sottraendole così all'arbitraria determinazione delle imprese.

I gruppi della sinistra si sono comunque astenuti nel voto. Per il gruppo comunista il compagno Claudio Ferrucci ha criticato l'atteggiamento subalterno tenuto dal governo italiano nel dibattito in sede comunitaria che ha elaborato le nuove norme, dibattito in cui era invece necessario svolgere una azione efficace che facesse valere alcune esigenze della situazione assicurativa italiana e tendesse soprattutto a tutelare le imprese minori, a favorirne l'associazione in consorzi, ad ostacolare il rafforzamento delle multinazionali italiane e straniere.

Il socialista Talamone ha lamentato il fatto che il governo non abbia voluto accogliere la richiesta di bloccare il portafoglio delle compagnie di assicurazione in crisi.

Il gruppo comunista aveva inoltre chiesto che le nuove norme contenessero l'obbligo per le compagnie di assicurazione di investire nel settore della casa almeno il 50%, per dieci anni, delle riserve disponibili in modo da orientare gli investimenti verso una finalità di ordine sociale in un settore fortemente in crisi. La richiesta comunista non è stata accolta, ma in aula l'assemblea ha approvato un ordine del giorno che impegna il governo a considerare come prioritario, nella determinazione delle quote di investimento, da parte delle compagnie, il settore dell'edilizia economica e popolare.

Capri

Oltre 200 «ingegneri del terreno» discutono di suolo e sottosuolo

Dal nostro inviato

CAPRI — Oltre 200 «ingegneri del terreno» venuti da ogni parte del mondo si sono dati appuntamento a Capri per discutere di geotecnia. Che cos'è? Lo spiega il professor Arrigo Croce, ordinario al Politecnico di Napoli: «Ci si occupa di problemi di ingegneria, solo che invece di studiare l'uso del cemento e delle travi studiamo il terreno».

E' una scienza «giovane» (è nata circa 40 anni fa) e che spesso viene confusa con la geologia o la geofisica. Ma è una scienza — ci si assicura — che può dare un contributo originale e concreto alla risoluzione di molti problemi, specialmente ora che sono in corso costruzioni di grandi opere infrastrutturali (dighe, autostrade, trafori, ponti) che spesso sconvolgono il terreno. E ancora, la geotecnia può essere tirata in ballo per quel che riguarda i gravi e purtroppo frequenti fenomeni di subsidenza: basta pensare alle frane di Agrigento e alle vicende di città come Venezia, Ravenna, Pisa.

La tesi sostenuta dal professor Arrigo Croce, che nel corso di una conferenza stampa ha sintetizzato i temi del convegno, è interessante e sconfigge di colpo una serie di luoghi comuni: non esistono — ha detto — terreni «buoni» e terreni «cattivi», terreni su cui è facile costruire e terreni su cui, invece, ogni tentativo di alzare strutture è destinato a fallire. Esiste solo la necessità di conoscere bene il suolo e il sottosuolo, in modo da poter poi costruire in maniera adeguata.

Illuminante è il caso di Napoli. Si è detto sempre — ha sostenuto il professor Croce — che Napoli è una città di cartone, costruita sul «gorgonzola», e spesso si è cercato di giustificare con queste affermazioni molti crolli, molti disastri. Il problema, invece, è che spesso non ci si è preoccupati di vedere dove si costruiva, e non sono state prese le necessarie precauzioni.

Al convegno di Capri, dunque — organizzato dall'Associazione geotecnica italiana, una associazione culturale composta non solo da professori universitari, ma da costruttori, progettisti, ricercatori, funzionari del ministero dei Lavori Pubblici e della Cassa del Mezzogiorno — non è stato suonato nessun campanello di allarme per quel che riguarda le condizioni del suolo e del sottosuolo. Si è però cercato — spiegano gli organizzatori — di tirare il bandolo di una matassa, di cominciare a dare sistemazione e pubblicità ad una scienza che non può continuare ad essere scarsamente utilizzata.

m. dm.

RENAULT VEICOLI INDUSTRIALI

BERLIET + SAVIEM = RENAULT VEICOLI INDUSTRIALI
LA NUOVA DIMENSIONE DEL VEICOLO INDUSTRIALE

Berliet e Saviem, le due grandi marche francesi del veicolo industriale, sono ora riunite sotto il marchio Renault, il più grande Gruppo transalpino.
È nata così la Renault Veicoli Industriali, una nuova potenza industriale che può contare:
● sul potenziale di studio e di produzione, sui prodotti, la tecnologia, l'esperienza e la "creatività" di Berliet e Saviem.
● sui mezzi e sull'impegno del Gruppo Renault per acquisire, anche nel settore del veicolo industriale, quella posizione di preminenza già raggiunta in campo automobilistico e nei diversi settori delle altre Società del Gruppo.
Per voi, significa la certezza di poter trovare il mezzo più adatto alle vostre particolari esigenze di trasporto nell'ambito di una gamma rigorosamente selezionata e completa: dal trasporto merci nella piccola e grande distribuzione, al trasporto persone, ai trasporti speciali fuoristrada.
A ciò va aggiunto il vantaggio di un servizio efficace, garantito da una rete qualificata e capillare.
Infine e soprattutto, la certezza di poter contare con fiducia su un Gruppo di dimensioni internazionali.

RENAULT VEICOLI INDUSTRIALI | berliet | SAVIEM