

Fino ad oggi alle promesse in Calabria non è seguito nulla o quasi

Dei forestali la DC parla solo alle elezioni (e combina guai)

Il 13 si riuniranno le organizzazioni dei sindacati braccianti per stabilire un piano d'uso delle nuove risorse - Richiamare alle proprie responsabilità la direzione politica regionale

CATANZARO - L'approssimarsi della scadenza elettorale ci regala le solite centinaia di foto di candidati riprodotte per migliaia di volte...

Da pochi giorni si sono placati i clamori sdegnati di quanti stigmatizzano l'episodio, in verità assai ineccepibile, in cui rimase coinvolto il presidente della giunta Ferrarini...

Decine di giorni di occupazione e di trattative sono passati nel più completo silenzio, nel disinteresse dell'opinione pubblica...

giorni la notizia che personaggi tecnici e politici appollati ai massimi vertici dell'assessorato alla forestazione rilanciano la questione dell'inquadramento...

Scade infatti quest'anno il triennio in cui ha operato il cosiddetto piano di raccordo. E' necessario fare un primo bilancio, anche se scarso...

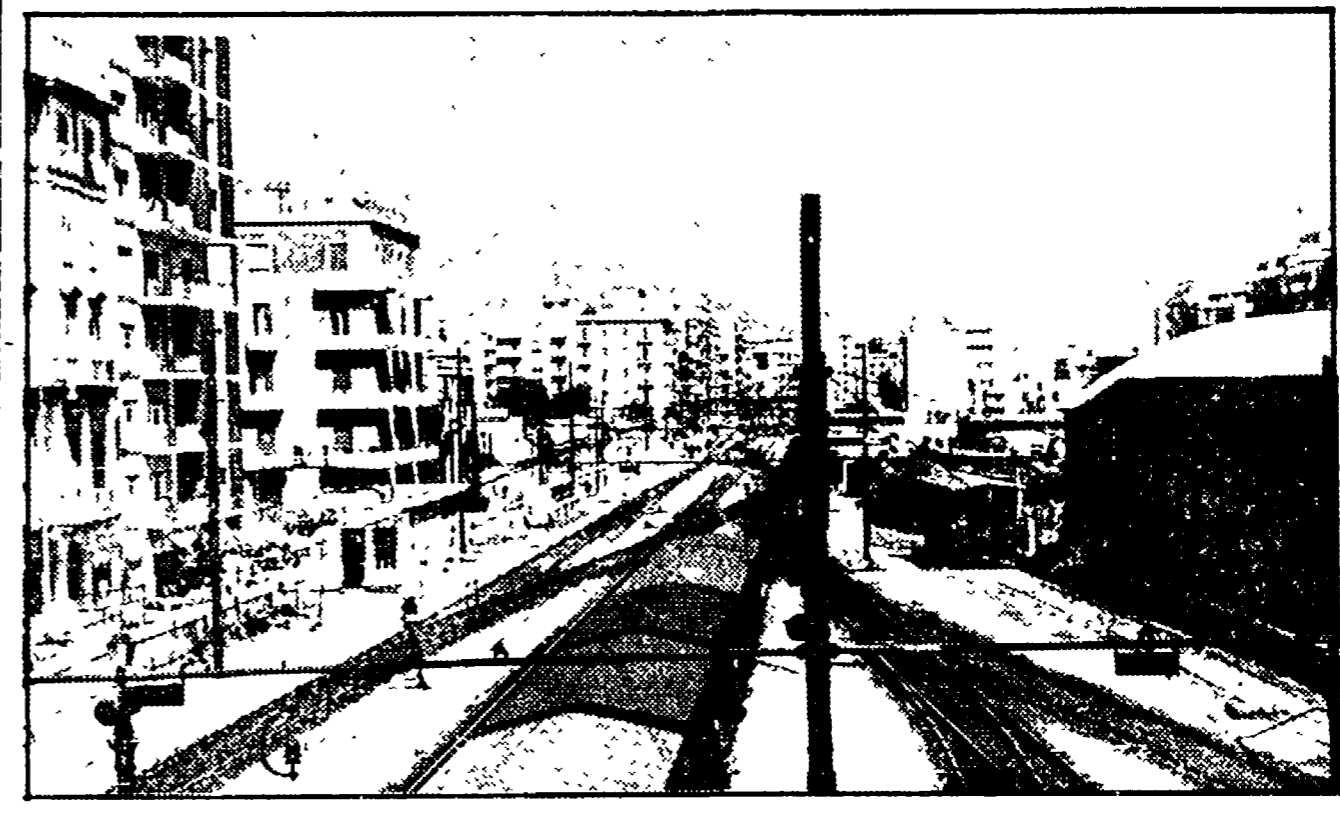
quali produzioni - carne, latte, legno - e per quali impianti di conservazione e di trasformazione serviranno. Oltre naturalmente a tutto quanto deve ancora essere realizzato in questa direzione...

Una direzione politica che sia espressione delle forze democratiche e progressiste della nostra regione: è questa la posta in gioco l'8 e il 9 giugno. Se si deve cioè perpetuare questo stato di cose o se si deve imboccare la strada del cambiamento...

Sandro Taverniti

L'elenco di inadempienze di governo, Regione e Casme

Sviluppo in Puglia: si parla di tutto, mai di trasporti



Le nuove industrie e l'agricoltura non hanno potuto contare su un'adeguata rete ferroviaria. Nessun accordo sottoscritto con i sindacati è stato rispettato.

Due immagini della stazione di Bari, da sempre troppo « stretta » per smaltire il traffico passeggeri e merci.

BARI - Deve essere chiaro ai lavoratori dei trasporti e agli utenti che se anche in questa seconda legislatura regionale appena chiusa, il quadro dei gravi problemi aperti nella complessa realtà del settore dei trasporti pugliesi non è stato avviato a prime positive soluzioni...

A queste forze è mancata la capacità e la volontà politica per cogliere il nesso stretto che esiste tra la crisi, sempre più grave, del modello di sviluppo che si è venuto a determinare in Puglia...

In Puglia la giunta regionale sicuramente non ha fatto nulla di quanto doveva e si era impegnata a fare. L'elaborazione del piano regionale dei trasporti, la costituzione dell'ente regionale di gestione dei porti, la creazione dei

consorzi di bacino per i trasporti extraurbani su gomma e la delega delle funzioni relative agli enti locali, la costruzione degli interporti per avviare una sempre maggiore integrazione ed intermodalità tra i vari modi di trasporto...

preoccupante e sconcerante. Un governo che non rispetti i programmi che si è dato, che non rispetti gli accordi scritti e sottoscritti con il movimento sindacale e, si badi bene, in tutti i loro punti, è un governo che non solo non governa e fa dell'ordinaria amministrazione, ma gioca allo sfascio, contribuisce a gettare discreditato sulle istituzioni dello Stato...

no. E', perciò, un governo che cerca lo scontro con il movimento sindacale e con tutte quelle forze sociali che esprimono legittime e giuste aspirazioni. I lavoratori dei trasporti, gli utenti e il movimento sindacale della Puglia devono, perciò, anche in questa campagna elettorale, porre al centro dell'attività i contenuti ed obiettivi riformatori, ma accanto a questi, l'assoluta necessità di contribuire con il voto alla formazione di un nuovo e più avanzato quadro politico regionale che superi vecchie discriminazioni, capace di avviare sul serio profondi processi di rinnovamento nei trasporti pugliesi.

Giovanni Carravetta

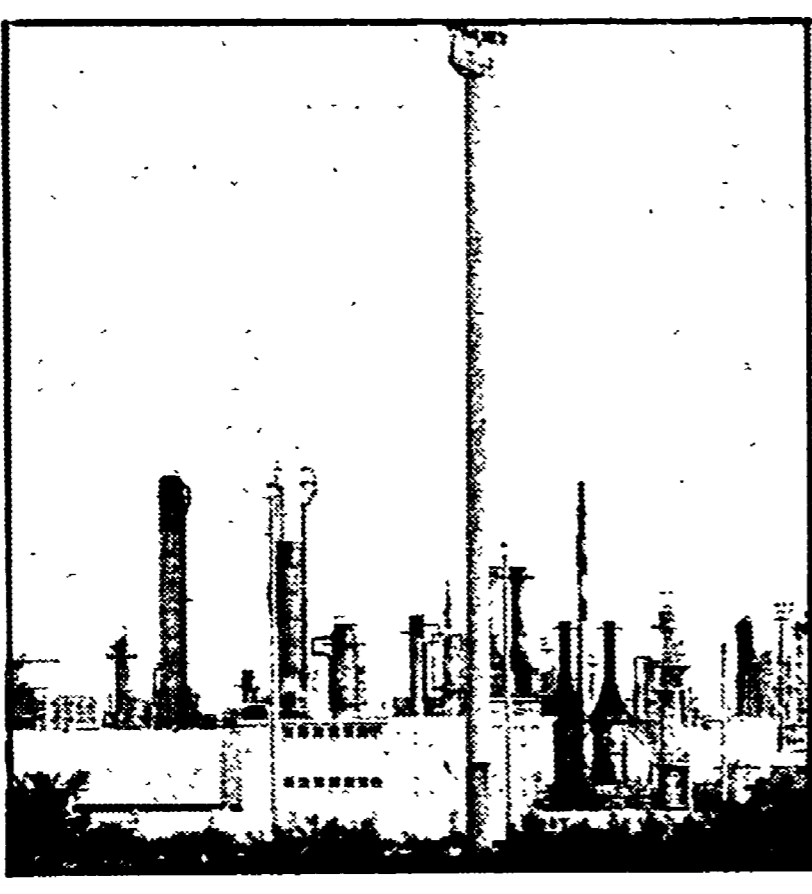
Perché le industrie non hanno prodotto sviluppo

Gli investimenti al Sud sempre a fondo perduto

A colloquio con il professor Del Monte, docente di economia all'università della Calabria

Nostro servizio COSENZA - L'Unità riprende l'analisi dei problemi economici del Mezzogiorno e delle proposte di politica economica necessaria al suo sviluppo con il professore Alfredo Del Monte, docente di economia all'università della Calabria.

La prima delle domande che rivolgiamo al professor Del Monte è volta a capire il carattere dell'intervento industriale negli ultimi anni nel Sud d'Italia, qual è stata la sua natura. « Dal '68 - spiega il professor Del Monte - vi è stato nel Mezzogiorno il tentativo di diversificare gli investimenti, differenziandosi dal passato quando si è trattato soprattutto della creazione di industrie pesanti, e così nei settori della meccanica e dell'elettronica si sono avuti investimenti sia privati che pubblici, in gran parte delle Partecipazioni statali. Bisogna senz'altro dire che sono stati investimenti che hanno trovato al Sud un'autonomia scarsa, in fondo si è spostata nel Mezzogiorno la funzione produttiva delle imprese, ma erano assenti altre funzioni fondamentali, quali la ricerca, la progettazione, la commercializzazione, insomma la direzione delle imprese è sempre rimasta fuori dal Mezzogiorno e quindi anche fuori dai processi decisionali che nel Mezzogiorno si potevano avviare ».



Lo stabilimento Montedison di Siracusa

« Qual è stata la conseguenza negativa maggiore che questo tipo d'intervento ha provocato nell'economia del Mezzogiorno? « Il riflesso maggiore deve riferirsi al mancato sviluppo delle attività indotte che sempre si sviluppano quando intervengono investimenti esterni delle zone depresse. Ebbene la funzione di stimolo di questi investimenti, per i motivi che accennavo poc'anzi, è stato davvero inferiore a qualunque pur pessimistica previsione. Sarebbe stato necessario legare a questi investimenti una specifica politica rivolta allo sviluppo della piccola e media industria, tanto per citare un esempio, la mancata assistenza tecnica alle imprese minori ha reso più difficile lo sviluppo dell'indotto locale ».

« Al contrario vi è stata una crisi delle piccole e medie industrie meridionali presenti nel Mezzogiorno, tu credi che questa crisi sia dovuta alla presenza delle grandi imprese a partecipazione statale o abbia cause sue proprie? « Io credo che la crisi delle imprese minori nel Mezzogiorno sarebbe comunque avvenuta, a prescindere dalla presenza delle grandi imprese. Basta prendere l'esempio della Calabria per dimostrarlo: in questa regione gli investimenti delle grandi imprese, private e pubbliche, sono stati notevolmente inferiori a quelli attuati nelle altre regioni meridionali, ebbene in Calabria la caduta dell'occupazione nelle industrie tradizionali ha, in percentuale, un rilievo maggiore che nelle restanti regioni meridionali ».

« Dopo il '74 vi è stata però una svolta negli investimenti nel Mezzogiorno, quale di natura ha seguito l'intervento pubblico? « Nel '74, così come negli anni ad esso più prossimi, vi è stata una caduta netta degli investimenti nel Mezzogiorno che ha avuto come conseguenza l'aumento del divario nel reddito pro capite tra Mezzogiorno e resto del Paese. Vero è però che questa caduta degli investimenti esterni non ha provocato conseguenze uniformi, tanto che in Abruzzo e in altre aree della Campania e della Puglia l'occupazione industriale non ha seguito lo stesso « trend » negativo degli investimenti esterni, ma l'economia sommersa è venuta avanti con forza provocando una crescita del numero degli occupati nell'industria in queste zone ».

« Quali caratteristiche ha la economia sommersa nel Sud? « E' presente nei settori tradizionali, cuio, pelletteria, mobilio, produzioni che vivono di una tecnologia assai bassa. E' vero che anche nel Sud esistono imprese minori efficienti, ma il loro numero è estremamente ridotto ».

dotti. Tanto per fare un esempio sarebbe il caso di creare dei consorzi tra le imprese minori per organizzare le esportazioni delle loro produzioni. In alcune regioni questi consorzi sono nati autonomamente, forse nel Mezzogiorno questo compito deve darselo l'intervento pubblico ».

« Hai parlato anche dell'intervento delle imprese maggiori, verso quali settori dovrebbero essere rivolti i loro investimenti? « I settori sarebbero molteplici, il recente documento di Prodi ha indicato il settore della componentistica del settore auto; io credo che questo sia uno dei settori da privilegiare nell'intervento pubblico nel Mezzogiorno. Si devono incentivare soprattutto i settori della meccanica, che rappresenta i settori trainanti di tutte le economie sviluppate. Una forte industria meccanica favorirebbe lo sviluppo di tutti gli altri settori ».

« Questo sviluppo delle imprese industriali, grandi e piccole, che tu hai prospettato, quali conseguenze avrebbe nel settore terziario e nell'agricoltura? « Non vi è dubbio che uno sviluppo con i caratteri poc'anzi descritti ha bisogno di un settore terziario qualificato. La caratteristica del terziario nel Mezzogiorno non è tanto la sproporzione del numero degli addetti quanto il basso livello di qualificazione dei servizi che il settore terziario offre alla economia. Bisognerebbe invece sviluppare tutto il settore dell'informatica, ormai essenziale per lo sviluppo economico. L'agricoltura sarà invece destinata a perdere addetti, il problema principale di questo comparto dell'economia è quello di aumentare il valore aggiunto per addetto e l'avvio di una più intensa integrazione con l'industria alimentare ».

« Si parla in questi giorni di una svalutazione della lira, quali conseguenze ne deriverebbero per il Mezzogiorno? « La svalutazione aumentando la competitività delle imprese industriali che sono concentrate al nord stimola ovviamente l'aumento del reddito e della produzione di queste regioni; l'aumento dei prezzi indotto dalla svalutazione si ripartisce invece su tutto il territorio nazionale, deducendo così il potere d'acquisto delle regioni meridionali. La svalutazione della lira quindi finirebbe con l'accentuare gli squilibri nel Paese. Questo specialmente avverrebbe se per combattere l'inflazione che dalla svalutazione sarà stimolata si cercherà di comprimere la spesa pubblica, specie a fini sociali, di cui il sud è il maggiore beneficiario in termini relativi ».

Antonio Preiti

Dai diesel ai locomotori elettrici ...ma a Bari è sempre « ora di punta »

E' la mancanza di binari che provoca ritardi e lunghe attese - Tre ore per andare in treno a Taranto - La nuova stazione da vent'anni è una promessa

Nostro servizio

BARI - Finalmente con l'entrata in vigore dell'orario per il periodo estivo, i treni che collegano Bari a Taranto e viceversa non sono più trainati dai vecchi locomotori diesel ma dai moderni locomotori elettrici. L'inaugurazione è avvenuta il 1 giugno e l'evento è giudicato storico dalla direzione compartimentale FS di Bari. Il cambiamento di trazione, hanno propagandato lungamente i dirigenti compartimentali, consentirà una maggiore snellezza e rapidità del traffico. Ma questi benefici strombazzati dall'azienda trovano scettici sia i ferrovieri che operano lungo la linea sia i

pendolari che quotidianamente se ne servono.

E non hanno tutti i torti. Attualmente sulla carta risulta che i 115 chilometri di linea tra Bari e Taranto dovrebbero essere percorsi dai treni locali in due ore e ventiquattro minuti, da quelli diretti in due ore e dieci minuti, da quelli classificati rapidi in un'ora e ventidue minuti. Ma in realtà, per i cronici ritardi, si arriva quasi sempre alle tre ore. Con la trazione elettrica invece i tempi saranno ridotti in media di soli dieci minuti appena per tutti i tipi di treno. Ma i veri mali che affliggono la linea sono le frane, il binario unico e il tracciato tortuoso. Nessuno di questi

problemi è stato finora affrontato. Mentre sono anni che il sindacato dei ferrovieri ha richiesto per la stessa tratta importanti interventi e necessari modificazioni. Occorre correggere il tracciato per eliminare i paurosi dislivelli esistenti e le curve mozzafiato soprattutto in corrispondenza dell'ansa di Castellana (dieci chilometri accidentati per coprirne due di fatto). Ma l'azienda preferisce scaricare tonnellate e tonnellate di pietre nel tentativo di arginare la perenne frana in cammino in quella località piuttosto che un intervento radicale che scongiuri definitivamente il pericolo di un disastro ferroviario.

La denuncia dei pendolari di Bisceglie

Attraverso un giornale locale, il neo ministro dei trasporti, ha dato assicurazione che numerosi investimenti sono previsti dal piano nazionale integrativo nel compartimento di Bari (comprensivo dell'intera Puglia e gran parte della Basilicata) per alleviare e diminuire i disagi degli utenti e per il potenziamento delle strutture: completamento del raddoppio della Termoli-Lecce, doppio binario sulla Taranto - Bari, passaggio dalla dirigenza unica a quella locale per le tratte Foggia-Potenza e Brindisi-Taranto, elettrificazione della linea Battipaglia - Potenza - Taranto, ecc...

Ma intanto è diventato « normale » per i treni, specialmente quelli a lungo percorso provenienti dal Nord, fermarsi alle porte di Bari e attendere in fila prima di poter entrare in stazione. Ed è di questi giorni una singolare

iniziativa dei pendolari del comune di Bisceglie che ogni giorno raggiungono Bari. Stanchi dei continui ritardi e delle proteste e petizioni senza risposte hanno citato in giudizio, davanti al pretore di Bisceglie, le ferrovie dello Stato per il risarcimento dei danni, anche economici, derivanti dal pessimo funzionamento del servizio di trasporto. E questo capita perché ai pochi binari a disposizione, generalmente occupati da altri treni, bisogna aggiungere i tempi lunghi per la manovra a mano degli scambi per l'instradamento dei convogli.

La precaria situazione in cui versa la stazione di Bari Centrale è stata più volte denunciata dalle forze sociali e politiche. Con il suo stretto fascio di binari divide in due parti la città e ne è schiacciata. Non ha possibilità di allargarsi e rischia il collasso

in quanto una miopia programmazione aziendale ha concentrato e fatto confluire su di essa tutto il traffico sia merci che viaggiatori. Ma a tutt'oggi, nonostante i numerosi convogli tenuti, nessuna intesa è stata raggiunta tra gli enti locali interessati e l'azienda FS sulle varie proposte avanzate. C'è chi vuole spostarla in una zona periferica e chi vuole che da stazione di transito diventi stazione di testa.

Così l'antica promessa della DC alla città di Bari per la costruzione della nuova stazione, a vent'anni di distanza rimane ancora non mantenuta. Comunque sono necessarie, in attesa della soluzione definitiva, urgenti modifiche come la elettrificazione degli scambi e dei segnali, e l'attuale del nuovo scalo Lamascina alle porte di Bari che dovrebbe raccogliere l'intero



traffico merci. Ma i lavoratori languono.

Ma la vera « perla » della rete FS del compartimento di Bari è il tratto Foggia-Potenza: 119 chilometri a dirigenza unica, cioè con un solo agente che dirige il traffico, controlla e sposta gli incroci e ordina i rallentamenti. Gli impianti e l'armamento risalgono alla fine del secolo scorso e alcune stazioni ferme da tempo prive anche di acqua potabile e gabinetti. Raggiungere Potenza da Foggia è un'avventura. In questa zona resistono ancora vetture stile Far-West vecchie, sporche e ad insicuro. Un solo esempio: il treno 10023 con un « velocità » media di 30 chilometri l'ora impiega la bellezza di tre ore e quaranta minuti e spesso volte per guasto al locomotore si sa quando si parte ma non quando arriverà.

Un altro primato negativo del compartimento ferroviario barese è quello del volume delle merci trasportate. L'assenza di locomotori e di carri, la mancanza numerica di personale, l'intasamento delle stazioni, l'arretratezza delle linee, l'insufficienza dei raccordi con i principali porti pugliesi e centri di produzioni industriali e agricole, l'affidamento all'INT del trasporto di diversi tipi di spedizioni e il ritardo nelle consegne hanno fatto scendere il volume delle merci trasportate per ferrovia al 15-16 per cento, cifra al di sotto della stessa media nazionale. Se non si interviene con una programmazione razionale che tenga conto delle reali esigenze delle popolazioni pugliesi fra non molto, il compartimento di Bari corre il rischio di paralizzarsi.

Giovanni Sardone

Tra le scorte dell'ex deputato

MESSINA - Il contenuto è quello abitualmente sfruttato per le misse elettorali: « La Signoria Vostra Illustrissima è invitata a voler favorire... per informazioni che La riguardano inerenti alla Sua pratica... ». E se ne è scritto anche a Messina un ex parlamentare fascista, Saverio

D'Aquila, candidato stavolta per la lista liberale al consiglio comunale. Solo che il destinatario personaggio - lo ricordiamo: non è più membro della Camera dei Deputati - ha ritenuto opportuno utilizzare per i suoi messaggi carta e buste intestate di Montecitorio.

Può darsi che prima di lasciare il parlamento, la scorsa legislatura, ne abbia fatto buona scorta che adesso sta smaltendo. « Ne ha diritto? Non si sa. Ma c'è di più. Negli inviti recapitati a casa di decine di cittadini, per lo più aspiranti a pensioni di inattività, è

sempre sulla carta intestata della Camera, figura la firma a timbro e bollo di un'altra persona, tale Giuseppe La Marca, segretario di un fantomatico CISMI con sede in viale S. Martino n. 250. Che è poi la stessa sede della segreteria elettorale dell'ex fascista reclutato dal partito di Zanon. E adesso, signor D'Aquila, come la mettiamo?