

Vinceremo gli ingorghi?

Signorile presenta un progetto per coordinare tutti i trasporti

Una spesa di 300mila miliardi per dare efficienza ad un sistema che rischia il collasso - Potenziamento delle ferrovie e grandi assi di comunicazione - Libertini: «Un piano in contraddizione con la politica del governo»

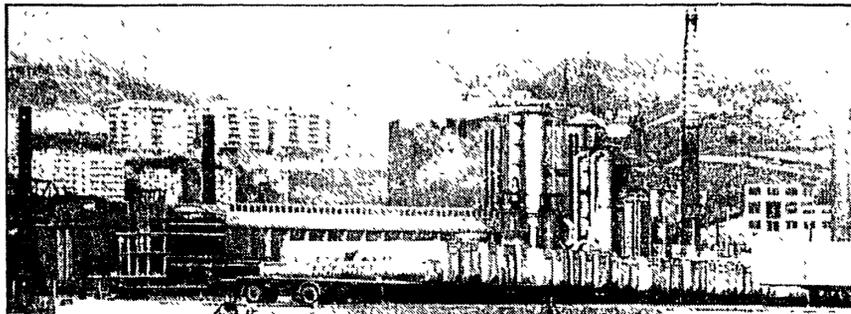
ROMA — Le vie cittadine, liberate da ingorghi colossali e da arrancanti colonne di auto, vengono attraversate da comodi mezzi pubblici e da rapide metropolitane di superficie. Nelle autostrade, la dattatura dei camion è finita ed i collegamenti tra le diverse aree del paese sono sicuri ed efficienti. Treni veloci solcano la penisola con il loro carico di viaggiatori e, gran novità, di merci. Sulle coste, un sistema portuale integrato agli altri mezzi di comunicazione assicura un economico collegamento di cabotaggio all'interno dell'Italia e punti di scambio con i paesi europei: alle frontiere, infatti, le merci non si fermano più di un quarto d'ora per i normali controlli doganali. A raccontarla così, magari ad un pendolare che per raggiungere il suo posto di lavoro al centro di Roma deve lottare tutti i giorni contro un'inferno marmellato di lamiere, sudore e clacson, può apparire quasi una provocazione. Invece, è un obiettivo, un punto d'arrivo che si propone il piano nazionale dei trasporti presentato ieri a Roma dal ministro Signorile nel corso della seconda conferenza di settore (la prima si era svolta nel '78). Le solite grandi illusioni destinate a rimanere nei libri dei sogni o la scommessa temeraria di un ministro amante del rischio? «Nessuna scommessa», assicura Signorile — ma un'opera complessa e difficile, non impossibile se perseguita con coerenza e volontà.

Del resto, le alternative non paiono molte. Ormai, lo ha rilevato l'accurata indagine che ha preceduto l'impostazione del piano, siamo alle soglie della paralisi. Si calcola che nel '90, continuando così le cose, più del 70% delle merci viaggerà su gomma (e meno del 9% in treno); troppo per il nostro già intasato sistema stradale. «In assenza di interventi radicali», conferma Signorile — il sistema dei trasporti si troverà di qui a pochi anni in una situazione di blocco funzionale». Eppure, è ormai opinione co-

mune, un sistema di trasporto moderno è un fattore essenziale di produzione. Ecco, dunque, la necessità di dar vita ad una grande opera di programmazione che segni una svolta rispetto alla frammentaria casualità che sinora ha contraddistinto gli interventi in questo settore. Si tratta, in sostanza, di coordinare il comparto in un'ottica «di sistema», dove tutto si tiene e dove trasporto marittimo, fluviale, stradale, ferroviario, aereo si combinano e si integrano a vicenda, superando particolarismi e chiusure corporative.

Alcune indicazioni concrete, che dovranno poi essere confermate dal Parlamento, Signorile le ha già fornite ieri mattina. Innanzitutto, la creazione di grandi corridoi di traffico stradali e ferroviari (ovviamente con treni moderni) che attraverseranno il nostro paese longitudinalmente e trasversalmente; un «collegamento stabile» dello stretto di Messina (i soldi ci sono — 220 miliardi — e si spera di giungere al progetto esecutivo entro un paio d'anni); la sistemazione razionale dei valichi dello Spluga e del Brennero; un sistema portuale non frammentato ma basato su un «numero limitato di sistemi»; la valorizzazione del «trasporto marittimo interno» come «offerta intermodale integrata con l'autostrada e la ferrovia»; un sistema interportuale (in pratica grandi strutture di interscambio delle merci tra le varie modalità e di immagazzinaggio) incentrato su 5 «nodi fondamentali»: area ligure piemontese, lombarda, veneta, emiliana e campana.

Inoltre, per le grandi aree urbane sono previsti 5 «Progetti mirati» (Torino, Milano, Genova, Roma e Napoli) — ma altri 12 sono in cantiere), che Signorile descrive come «adonei strumenti di pianificazione tesi a risolvere congiuntamente ai problemi urbanistici gli urgentissimi problemi della mobilità» (grosso spazio al mezzo pubblico con metropolitane, ferrovie con ruolo urbano, si-



La Cee accorda più produzione alla Finsider

La commissione esecutiva ha constatato l'avvenuto rispetto delle direttive sui tagli

ROMA — La commissione esecutiva della Cee ha aumentato le quote produttive della Finsider, come «premio» per il rispetto nel 1984 delle regolamentazioni produttive e di ristrutturazione fissate in sede comunitaria. Il commissario Cee, Karl Heinz Narjes, ha proceduto all'accertamento del rispetto delle indicazioni comunitarie ed ha deciso l'applicazione della normativa Ceca che consentirà in pratica un incremento delle quote produttive Finsider nel corso del 1985 — tenendo conto di quanto non utilizzato nel 1984 — per circa 225 mila tonnellate di prodotti siderurgici.

La Finsider — rileva Narjes — dal primo gennaio 1980 ad oggi ha eseguito il 90 per cento del totale delle chiusure previste dal piano di ristrutturazione e richieste dalla Cee; inoltre la Finsider non è incorsa in sanzioni relativamente al sistema delle quote nei dodici mesi precedenti e non risultano aperte procedure di infrazione alla regolamentazione sugli aiuti alla siderurgia. Risultano quindi soddisfatte le condizioni previste dalla decisione Ceca che consente appunto di rettificare in aumento le quote di mercato e di produzione.

Intesa Italtel: partono le assemblee, ma la polemica non si placa

ROMA — L'accordo per il gruppo Italtel (un'intesa che istituisce per la prima volta, in una grande azienda, il contratto di solidarietà) continua «a tenere banco» nel mondo sindacale. Oggi cominceranno le assemblee nelle varie fabbriche. La discussione si annuncia sicuramente vivace. Al giudizio positivo del sindacato romano (anche se con molte riserve che riguardano soprattutto le prospettive industriali del gruppo) fa riscontro una posizione più cauta della Fiom di Milano, che mette l'accento soprattutto sulle scarse garanzie occupazionali sancite dall'intesa.

Questo atteggiamento della Fiom lombarda — che ieri sera si è incontrata con i dirigenti nazionali dell'organizzazione — viene criticata dalla Fim-Cisl. In un documento il sindacato metalmeccanico di Carniti spiega che «l'accordo è stato firmato unitariamente da tutte le segreterie delle organizzazioni sindacali, su mandato di tutto il coordinamento. E dunque il momento meno opportuno per fare confusione, come sembra risultare dall'atteggiamento della Fiom lombarda magari allo scopo di non assumere le proprie responsabilità». Critica con la Fiom milanese anche la Uilm che esprime un deciso «no» all'ipotesi di referendum sull'intesa, avanzata da qualche parte.

I cambi

MEDIA UFFICIALE DEI CAMBI UIC		
	17/6	18/6
Dollaro USA	1955,275	1978,10
Marc tedesco	637	636
Franco francese	208,795	288,665
Fiorino olandese	565,075	584,265
Franco belga	31,592	31,566
Sterlina inglese	2489,90	2485,725
Sterlina irlandese	1994,20	1998,875
Corona danese	177,56	177,385
Dracma greca	14,397	14,415
Dollaro canadese	1427,30	1429,125
Yen giapponese	7,849	7,896
Franco svizzero	757,30	755,975
Scellino austriaco	90,606	90,557
Corona norvegese	221,30	221,645
Corona svedese	220,255	228,775
Marc finlandese	306,315	307
Escudo portoghese	11,165	11,19
Peseta spagnola	11,125	11,201

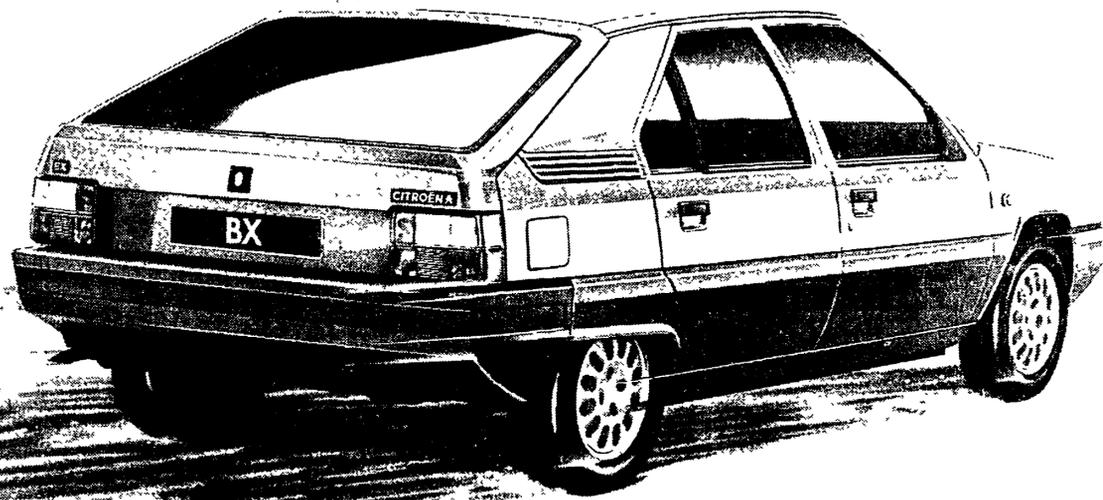
Brevi

Il 27 sciopero dei controllori
ROMA — I sindacati confederali dei controllori di volo e gli «autonomi» dell'Anpac-Cisac hanno proclamato, per giovedì 27 giugno, uno sciopero di 24 ore. L'agitazione delle categorie si è resa necessaria — come è scritto in un comunicato — per risolvere le competenze economiche pendenti, legate al vecchio contratto di lavoro, scaduto nel dicembre '84.

Escono di scena le banconote da 20.000
ROMA — Le banconote da 20 mila lire di colore marrone raffiguranti sul retro l'autoritratto di Tiziano e sull'altro verso il quadro «Amor sacro e amor profano», sempre di Tiziano, hanno corso legale ancora per pochi giorni, fino al 30 giugno. Dal primo luglio non saranno più utilizzabili e questo «taglio» di moneta scomparirà per sempre.

Giornata di lotta Italcable
ROMA — Ha detto registrata una «elevatissima partecipazione» come scrive una nota della Fim-Cgil — la giornata di lotta dei lavoratori dell'Italcable. «Nonostante le provocazioni dell'azienda — prosegue la nota — messa in campo per revivere il confronto negoziale... la categoria ha saputo reagire con grande forza unitaria».

RSCG



PRENDILA COSTA 11.699.700

CHIAVI IN MANO

11.699.700 lire chiavi in mano. Un prezzo decisamente interessante per una macchina di classe. Citroën BX: il piacere della guida, il comfort delle sospensioni Citroën, la perfetta tenuta di strada, la sicurezza di 4 freni a disco. E la soddisfazione di tenerla in forma con meno di 2 ore all'anno di manutenzione. Citroën BX: 1360 cc, 62 CV, 155 km/h.

CITROËN BX

I Concessionari Citroën fino al 31 luglio vi offrono, con Citroën Finanziaria, interessi ribassati. Un esempio? Per BX bastano un anticipo di 1.284.000 lire e 48 rate da 340.000 lire: risparmierete così sull'acquisto ben 1.262.000 lire.



CITROËN FINANZIARIA

CITROËN TOTAL