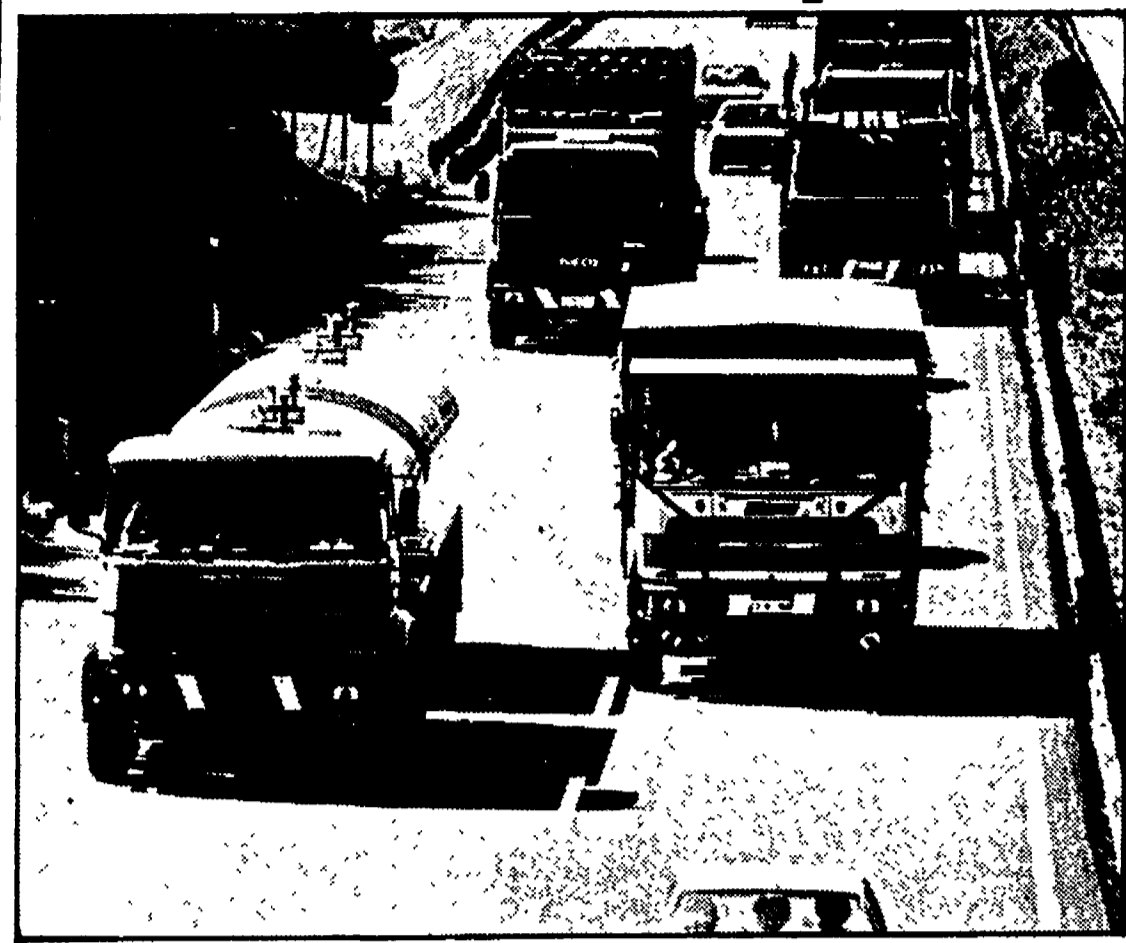
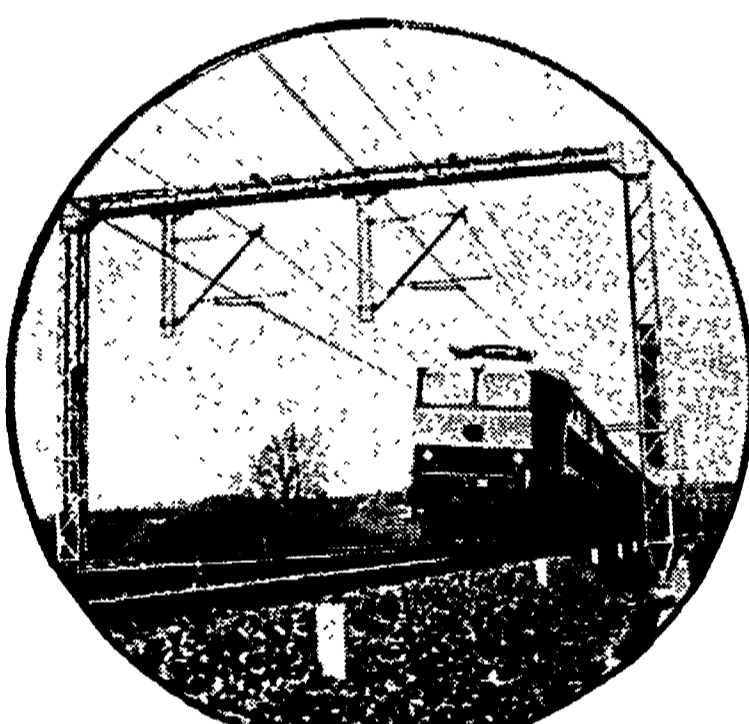


### Le Camere di commercio protestano



## L'Adriatica resta una «trappola» per camion e treni

Un convegno di due giorni a Forlì e ad Ancona «L'autostrada Roma-Varsavia un grande progetto che anni dopo tocca a malapena Orte e Ravenna» Sprechi e localismi



Dal nostro inviato

ANCONA — Italia bella ma impervia. Accanto a monumenti e spesso inutili autostrade, la penisola è solcata da percorsi stradali e ferroviari largamente insufficienti. Ha ottomila chilometri di coste e una miriade di porti, ma pratica solo in misura minima il cabotaggio, la navigazione mercantile costiera. La forza dei romani erano le legioni e le strade, che però a duemila anni di distanza meriterebbero almeno un adeguamento agli usi e ai mezzi di oggi.

In caso di urgenza militare — e la situazione del Mediterraneo rende l'ipotesi tutt'altro che fantascientifica — le nostre Forze Armate non saprebbero come fare a raggiungere un capo o l'altro della penisola; resterebbero bloccate sull'Appennino. «Le gallerie, sia ferroviarie che stradali — afferma con un amaro sorriso il colonnello Corsini, dello Stato maggiore della Difesa — non consentono in parecchi punti il passaggio dei nostri mezzi pesanti. Ma è la stessa cosa coi carichi eccezionali civili, certe merci un po' ingombranti, via terra nel nostro paese non viaggiano perché i tunnel (anche quelli della A1, la spina dorsale del paese) sono stati costruiti, al risparmio, troppo stretti. Le esigenze dell'esercito sono le stesse di 3 milioni di imprese — rincara Piero Bassetti, presidente nazionale dell'Unioncamere — è urgente farla sentire. C'è tempo e modo per correggere i difetti del Piano nazionale dei trasporti».

L'offensiva questa volta parte da un versante inusuale: le Camere di commercio, sedi saldamente in mano alle forze di governo (e segnatamente alla Dc), ma anche rappresentative di un mondo imprenditoriale che la realtà la conosce bene. In due giorni di convegno, sabato a Forlì e domenica ad Ancona, le Camere dell'intera costa Adriatica hanno percorso la penisola in lungo e in largo, seminando il territorio di cartelli di protesta, dai porti ai valichi, dalle linee ferroviarie alle autostrade. L'obiettivo non è tanto una generica agitazione su un problema annoso e diffuso senza tregua, ma una decisa spallata alla porta del governo in un momento cruciale: il piano generale dei trasporti è stato licenziato, poche settimane fa, da Camera e Senato ed è in attesa di essere approvato dal Consiglio dei ministri. Manca solo il decreto governativo.

«Anche se non credo tanto ai piani come leggi, spesso inattuati — precisa Bassetti — ritengo importante il momento di confronto e di realizzazione: il nostro intento è quello di fornire un contributo al processo decisionale, facendo sentire il nostro peso. È necessario un salto di qualità deciso, in materia di trasporti siamo un paese sottosviluppato. La situazione è quella dell'infarto: il tessuto produttivo è forte e lavora sodo, ma il sistema circolatorio non riesce a pompare sangue a sufficienza. Un consistente riequilibrio tra i vari sistemi di trasporto (ora nettamente sbilanciati a vantaggio di quello su gomma) e il potenziamento dei vari assi viari (o «corridoi», il piano nazionale ne prevede sei) costituiscono i punti di partenza indicati dalle Camere di commercio.

Quello Adriatico, in particolare, pur essendo sulla carta non risulta praticato adeguatamente, un'enunciazione senza seguito di fatti. «Nei piani stradali e ferroviari approvati in corso di redazione — stigmatizzano nei

loro documento conclusivo le Camere adriatiche — non è in alcun modo prevista una prosecuzione dell'asse Adriatico a nord di Rimini. Quella che qualcuno ha chiamato «la via Adriatica allo sviluppo» in effetti registra ancora troppe interruzioni e passaggi precari. L'insufficiente integrazione fra i vari mezzi di trasporto (la cosiddetta «intermodalità») costituisce un altro handicap pesante, causa di disfunzioni, sprechi e costi crescenti. «In passato — ha precisato ancora Bassetti — abbiamo sempre assistito a soluzioni concepite, proposte ed eseguite dalla struttura dell'offerta, dalle Ferrovie all'Anas ai produttori di mezzi di trasporto. Gli utenti, imprese e persone, non hanno mai svolto un ruolo attivo: la domanda era muta».

Così per anni il nostro paese si è visto ricoprire di asfatti disegnati più dalla logica della Fiat, che non da quella del cittadino fruitore (e proprietario-pagatore). Accanto a tracciati inutili, per pochi intimi, abbiamo percorsi strategici lasciati a metà, oppure realizzati col contagocce nell'arco di diversi decenni. Il caso della E7 (ora E45) è uno dei più significativi: doveva collegare Roma e Varsavia, ma dopo oltre vent'anni di lavori tocca a malapena Ravenna e Orte, e sul versante romagnolo ha ancora un «buco» di una trentina di chilometri.

«Siamo riusciti ad ottenere i finanziamenti necessari al completamento proprio in questi giorni — sottolinea l'assessore regionale emiliano, Giuseppe Gavioli —. È stata una battaglia emblematica: in questo paese è sempre difficile far prevalere le esigenze di sviluppo e programmazione, rispetto alla logica dell'offerta, del clientelismo e dei localismi».

Una superstrada senza pedaggio, che si è vista superare, in questi decenni, da decine di autostrade a pagamento. Se guardiamo al settore ferroviario o a quello portuale, il discorso resta nella stessa logica.

Così su una rete ferroviaria di oltre 18.000 chilometri, meno della metà è adeguatamente utilizzata e sfruttata. Il traffico delle merci, che all'estero tocca punte del 30-40%, sui nostri binari è inferiore al 10%. Si sale di pochi punti (meno del 15%) sul fronte dei porti. L'autotrasporto, invece, si giostra il 72% delle merci. Questo nonostante i costi decisamente superiori: il prezzo per chilometro del trasporto di una tonnellata di merce è di 64 lire via mare, di 140 in treno e di 306 su camion.

«L'imprenditore italiano — denunciano le Camere di commercio — per far viaggiare i propri prodotti spende il 6-7% in più di un qualsiasi altro imprenditore dell'area europea. Razionalizzare e ammodernare, riequilibrare e riorganizzare sulla base della domanda, delle necessità dell'utenza: questo il messaggio che le imprese lanciano attraverso le Camere di commercio. E vanno anche più nel dettaglio, chiamando con nome e cognome i percorsi, le linee, i porti da potenziare. Gli utenti siamo noi e vogliamo contare, affermano sventolando le cifre di uno sviluppo che negli ultimi anni ha superato tutti gli indici di incremento del resto del paese: un tessuto di piccole e medie imprese che sta ora combattendo con la sfida delle trasformazioni ed ha più che mai bisogno di supporti e incentivi alla competitività».

Florio Amadori

prendere quindi la rotta per Damasco. Qui il governo, per bocca del ministro degli Esteri, Faruk al Shara, ha condannato «l'atto di pirateria aerea del quale Israele è pienamente responsabile», ha deplorato la «violazione delle leggi internazionali» ed ha chiesto la immediata convocazione del Consiglio di sicurezza dell'Onu per adottare «effettive misure per bloccare atti di pirateria come

questo». Sempre da parte siriana è venuta anche la minaccia di ritorsioni. «Noi risponderemo a questo crimine e daremo a coloro che l'hanno commesso una lezione che non dimenticheranno», ha detto il capo di stato maggiore dell'esercito, generale Hikmad Al Chehab, aggiungendo: «La Siria sceglierà il tempo, il luogo e il modo migliori». «Questa aggressione non resterà impunita», ha detto da parte sua il vice presidente della Repubblica Abdel Halim Khaddam. Il segretario dell'Onu, Perez de Cuellar, ha definito l'accaduto «un incidente molto grave», ma si è riservato ulteriori commenti per quando «disporrà di un quadro generale della situazione». Re Hussein di Giordania ha fatto sapere che appoggerà l'azione della Siria alle Nazioni Unite, e ha tele-

fonato al presidente siriano Assad per esprimergli la condanna dell'aggressione israeliana. Altre condanne del dirottamento sono venute dall'Irak e dalla Lega Araba. Anche l'Olp ha condannato «l'ennesimo atto di terrorismo di Stato e di pirateria aerea compiuto da Israele con la complicità degli Usa».

A Tel Aviv il ministro della Difesa Rabin ha sconsigliatamente ammesso in Parlamento ad andare lì (al largo della Libia, ndr), con loro (i libici, ndr) che ci sfidano, e non reagire. Presto o tardi, devi muoverti o stare zitto». Parole eloquenti e che lasciano capire che cosa ci si debba attendere per i prossimi giorni.

Tanto più che l'agenzia libica Jana ha esplicitamente accusato le navi americane di aver fornito assistenza logistica agli aerei israeliani per il dirottamento di ieri. «Le unità navali americane nel Mediterraneo — ha detto il ministro Tripoli, citando la Jana — che hanno partecipato alle recenti manovre aeronavali al largo delle coste libiche, hanno fornito ai pirati siriani tutte le informazioni circa i movimenti dell'aereo civile, in volo da Tripoli a Damasco».

E non è tutto. Il «New York Times» pubblica un'altra notizia: aerei da caccia della Sesta flotta hanno iniziato ad effettuare manovre di tiro sul poligono israeliano esistente nel deserto del Negev, vale a dire a ridosso dello spazio aereo egiziano, giordano e saudita.

Infine, quasi a bilanciare le notizie sulle navi Usa, il comando militare di Tel Aviv sostiene che tre navi sovietiche — una nave-splaccaffata da peschereccio, un incrociatore e un cacciatorpediniere, entrambi lanciati — incrociarono fra i 50 e i 130 km dalle coste israeliane intercettando le comunicazioni militari delle forze di Tel Aviv e svolgendo una funzione di deterrente contro eventuali operazioni militari Usa contro la Libia.

ad esponenti di movimenti progressisti e rivoluzionari anche di governo (Siria, Sud Yemen) e di gruppi di guerriglia ed anche terroristi di vari Paesi arabi. I massimi dirigenti di tutti i gruppi palestinesi filosiriani: George Habbash, del Fronte popolare di liberazione; Abu Mussa, capo degli scissionisti di Al Fatah; Ahmed Jibril, capo del Fronte popolare, comandante generale; il vice di Abu Nidal, Sami Gochal; il leader del Fronte democratico di liberazione, Najef Hawatmeh; i capi della Salka, l'organizzazione palestinese del partito Baas. Ed è proprio nella speranza di catturare questi esponenti palestinesi — o almeno alcuni di loro — che Tel Aviv ha fatto levare in volo i suoi caccia. La riunione si è svolta nel-

la caserma Azliza di Tripoli, dove è anche l'alloggio di Gheddafi. La risoluzione finale, letta dal segretario del Partito comunista libanese George Haoui, preannuncia la costituzione di una «forza d'urto rivoluzionaria» (anche con «squadrone di martiri» cioè commandos suicidi) per colpire gli interessi americani negli Stati Uniti e in tutto il mondo, se gli Usa osassero aggredire la Libia o qualsiasi altro Paese arabo. Il documento, approvato alla unanimità dai quasi duecento delegati, chiede anche alle nazioni arabe di ritirare i loro depositi dalle banche americane e di adottare altre misure di embargo contro gli Usa: le stesse richieste che la Libia aveva avanzato inizialmente al Consiglio ministeriale della Lega degli Stati Arabi, riunito la scorsa settimana a Tunisi, ma che in quella sede erano state lasciate cadere.

Proprio mentre questa risoluzione veniva adottata, giungeva la conferma del Pentagono alla nuova fase delle manovre navali Usa, anticipata l'altro ieri dal «Washington Post». I funzionari che hanno dato la conferma al «New York Times» hanno detto che «esiste la possibilità che le navi entrino nel Golfo della Sirte». Ed uno dei funzionari ha aggiunto: «Non possiamo con-

tinuare ad andare lì (al largo della Libia, ndr), con loro (i libici, ndr) che ci sfidano, e non reagire. Presto o tardi, devi muoverti o stare zitto». Parole eloquenti e che lasciano capire che cosa ci si debba attendere per i prossimi giorni.

Tanto più che l'agenzia libica Jana ha esplicitamente accusato le navi americane di aver fornito assistenza logistica agli aerei israeliani per il dirottamento di ieri. «Le unità navali americane nel Mediterraneo — ha detto il ministro Tripoli, citando la Jana — che hanno partecipato alle recenti manovre aeronavali al largo delle coste libiche, hanno fornito ai pirati siriani tutte le informazioni circa i movimenti dell'aereo civile, in volo da Tripoli a Damasco».

E non è tutto. Il «New York Times» pubblica un'altra notizia: aerei da caccia della Sesta flotta hanno iniziato ad effettuare manovre di tiro sul poligono israeliano esistente nel deserto del Negev, vale a dire a ridosso dello spazio aereo egiziano, giordano e saudita.

Infine, quasi a bilanciare le notizie sulle navi Usa, il comando militare di Tel Aviv sostiene che tre navi sovietiche — una nave-splaccaffata da peschereccio, un incrociatore e un cacciatorpediniere, entrambi lanciati — incrociarono fra i 50 e i 130 km dalle coste israeliane intercettando le comunicazioni militari delle forze di Tel Aviv e svolgendo una funzione di deterrente contro eventuali operazioni militari Usa contro la Libia.

già vinto, il contatto recluso lo fa sentire forti, più forti dei brogli e dei trucchi che il governo ed i militari non esiteranno a mettere in pratica anche questa volta. È stata per tutti una giornata massacrante. Sul palco uno dopo l'altro si erano succeduti gli oratori: parlamentari della decorativa assemblea nazionale, leaders politici dell'opposizione, religiosi (un vescovo ed un monsignore che sotto la tunica nera mostrava di colpo ammiccando la maglietta gialla, il colore dei sostenitori di Cory).

Tra un discorso e l'altro si erano esibiti i più noti cantanti filippini, da Freddie Aguilar a Mengie Franco, ballerine, attori. Atmosfera festosa, un'attenzione, un'eccezione prive di cedimenti, senza cadute di tono. Impressionante. Un'energia così indomabile dice più di qualunque discorso quale profondità, quale radicamento, quale determinazione abbia la domanda di cambiamento

che scaturisce dal Paese. Torniamo indietro di qualche ora. Sotto i graticci di Makati (il quartiere degli affari di Manila) si radunano i partecipanti ad uno dei dodici cortei che confluiranno verso il parco di Luneta. Quattordici chilometri a piedi. Alla testa si mette Butz Aquino, fratello di «Ninoy», il marito di Cory, ucciso il 21 agosto 1983, data che passerà alla storia come l'inizio della fine dell'era Marcos. Nero istrione, Butz saltella, bacía le ragazze, grida e canta.

Dalle finestre di banche, uffici commerciali, imprese, piovono strisce di carta gialla, «c'è chi ha fatto a pezzi la guida del telefono». Scoppiano i petardi. I passanti sono tutti con loro, la gente si affaccia ai balconi e saluta. Si passa per Mabini, il quartiere del vizio. Sono per Cory anche le lavoranti di sedicenti saune e

sale di massaggio. C'è speranza per tutti, in abbondanza. Ecco perché capita sentire che si augura in cuor suo una vittoria di Cory anche chi aderisce al boicottaggio del voto proposto dalla sinistra.

Se la coppia Aquino-Lauriel (il secondo corre per la vicepresidenza) dovesse avere, in caso di vittoria, la capacità e la volontà di sentire davvero a fondo nell'urgente necessità di profonde riforme sociali ed economiche, sarà tutto da vedere. È certo però che ora il movimento ha una base di massa vastissima, che attraversa tutti i settori della società, dalla ricca borghesia al sottoproletariato più lacero e disperato. Questa è almeno la radiografia della capitale quale emergeva anche ieri dalla manifestazione, benché attraverso la realtà sia certamente più complessa.

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

quasi in ogni campo? E come possiamo pensare allo sviluppo se l'economia di carta si sta mangiando tutta l'economia reale? Oggi conviene di più investire in titoli pubblici che in attività produttive. Il debito pubblico è una voragine che alimenta un circolo vizioso che occorre spezzare.

Quale mercato e quale Stato? Alla domanda riformulata risponde Calzolari, grande agrario in una regione di piccoli coltivatori intraprendenti. «Quale mercato? Quello europeo. Quale Stato? Lo Stato efficiente, che offre servizi e mette a disposizione dello sviluppo le sue risorse».

Ma esiste già lo Stato efficiente che amministra con equità e giustizia le risorse? «No», risponde Calzolari «non esiste a Roma ma nemmeno a Bologna». E fa un esempio: un cumulo della Romagna si è trovato a fine '85 con tre miliardi in più del previsto e, invece di riflettere bene su come spenderli, si è consultato con i cittadini. Poi lì ha sparato un po' qui e un po' là per soddisfare tutte le richieste. La «demagogia» ha sconfitto l'efficienza», contesta Calzolari.

Si torna al tema. Stato efficiente in libero mercato: «Ma per far cosa?», si chiede Massari. «Dobbiamo proporci, tutti quanti noi, obiettivi più ampi e riprendere il gu-

sto dei grandi progetti che danno lavoro e ossigeno allo sviluppo. Guerinoni ha accennato ai trasporti. Io aggiungo l'energia», che paghiamo più dei nostri colleghi stranieri anche per l'opposizione al nucleare. Io dico: sì allo Stato, e come istituzione etica ne vorremmo di più. Sì al mercato come misuratore di efficienza».

Bologna è solita mettere sotto accusa Roma. Ma voi comunisti vi chiamate fuori dai vostri responsabilità? «Figuriamoci! E non sarò io a farlo», dice Guerinoni. «Ma anche la Regione e le autonomie locali, come l'impresa del resto, hanno bisogno di un quadro nazionale entro cui riferire le proprie scelte. Penso che nessuno possa sostenere che in Italia esista

una politica economica. «Ma se i conti dello Stato sono in rosso, la colpa è anche dell'opposizione», sostiene Calzolari.

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

«Non credo che l'abbassamento dei prezzi petroliferi nei termini attuali possa durare a lungo. E non credo neppure che questo crollo costituisca un fattore favorevole alla ripresa economica globale: visto che a suo tempo non fu l'aumento dei prezzi petroliferi a causare la crisi, oggi la loro diminuzione non può essere sufficiente a provocare un rilancio economico internazionale. Secondo me la crisi è strutturale, di lunga durata. Le sue cause vanno cercate in profondità nel campo dell'organizzazione e della divisione internazionale del lavoro».

Editori Riuniti logo and contact information.