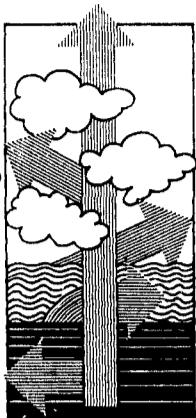


Tutto trasporti



Resistere alle pressioni del monopolio Fiat e adeguarsi alla normativa europea. Negli ultimi quattro anni sulle nostre strade quarantaseimila morti e un milione 83mila feriti

# Sicurezza stradale Centodieci, senza lode

## Prepensionamenti, esodo, esuberanti Il merlo ferroviere

In molti ambienti ferroviari, l'annuncio di un esodo di 45.000 ferrovieri (ma con il piano Amato sarebbero 60.000) ha provocato una ondata di euforia e di attesa. Questa strana reazione ha la sua spiegazione nelle voci che vengono fatte circolare ad arte all'interno dell'Ente Fs, e perfino negli uffici centrali di Villa Patrizi. Secondo queste voci, alimentate addirittura da fantasiose pseudo bozze di provvedimenti ministeriali, una vera Befana starebbe per calare dall'alto, benedica, sui ferrovieri. Si andrebbe in pensione a 50 anni, con 25 anni di servizio; il prepensionamento avverrebbe sulla base del passaggio ad una categoria superiore; per coloro che non raggiungono i 25 anni vi sarebbe un recupero automatico di 5 anni; oltre la liquidazione normale, i ferrovieri prepensionati riceverebbero 40 milioni di titoli delle Fs, rimborsabili a breve scadenza. Non sembra che sia prevista l'assegnazione della villa al mare, ma può darsi che questo e altri benefici vengano aggiunti.

Si vede proprio che in certi ambienti si è convinti che il ferroviere sia per sua natura un merlo, un bambino che è facile raggiare. Perché basta una piccola riflessione a stabilire la verità dei fatti. Una operazione di tal fatta costerebbe allo Stato 7.000 miliardi sull'unguaglia, e graverebbe sull'Inps con una pesante proiezione di migliaia di miliardi negli anni futuri. E verrebbe fatto quando, dopo i tagli dei rimborsi compensativi e degli straordinari dell'anno scorso, il ministro del Tesoro vuol calare in modo pesante le scure sui bilanci dell'Ente Fs; e mentre il governo vuol portare l'età pensionabile a 65 anni per gli uomini e a 60 anni per le donne, tagliando gli aumenti pensionistici, e

Sono ormai tre mesi che le forze politiche e i giornali stanno conducendo una disputa del tutto provinciale sulla opportunità di fissare il massimo di velocità a centodieci, centoventi e centotrenta chilometri orari, mentre, dal canto suo, l'avvocato Agnelli e tutta la corporazione dell'automobile spara a zero contro ogni limite di velocità, definendolo «antistorico». Sembra, dunque, che i centodieci chilometri siano diventati la frontiera di una nuova guerra di religione, i cui crociati sarebbero il ministro dei Lavori pubblici Ferri e il presidente della Fiat.

Ma qual è la situazione reale della sicurezza stradale? I senatori comunisti l'hanno chiarita in una lunga e dettagliata interpellanza presentata in agosto a palazzo Madama (primo firmatario Lucio Libertini), che riflette l'elaborazione della Conferenza nazionale del Pci sui trasporti, svoltasi all'Eur e conclusa da Occhetto. Negli ultimi quattro anni, quarantaseimila morti e un milione ottantatremila feriti ci sono stati. Inoltre, sui princi-

li limiti di velocità. La disputa di questi giorni. Ma le questioni della sicurezza stradale sono altre. Negli ultimi quattro anni, quarantaseimila morti e un milione 83mila feriti sulle strade. Sui maggiori itinerari si registrano paurose congestioni e gravi fenomeni di inquinamento. Quali le vie da segui-

re? Le proposte comuniste in un'interpellanza al Senato. Lo sbilanciamento del sistema dei trasporti italiani verso la strada. Il nostro è l'unico paese dove l'80% delle merci viene trasportato su gomma. Intanto, i limiti di velocità non vanno proclamati, ma vanno fatti rispettare.

O si cambia il sistema dei trasporti o l'Italia rimarrà un paese barbaro, emarginato dall'Europa civile. Ma se si vuole poi affrontare in questo quadro il problema della sicurezza stradale, appare chiaro che i necessari limiti di velocità, articolati per cilindrate e per itinerario, al di sotto di un tutto massimo contenuto (i paesi europei, tranne la Germania, oscillano tra i centoventi e i centotrenta chilometri) devono essere inseriti dentro un complesso di norme assai precise.

Prima di tutto i limiti di velocità non vanno proclamati, ma vanno fatti rispettare. La polizia stradale, invecchiata nei mezzi e nei metodi, dispone di diecimila uomini, tanti

quanti ne aveva vent'anni fa. Ma dei diecimila uomini, soltanto duemila sono davvero in servizio sulle strade. Vi è poi l'assurdo di un governo che discute i limiti di velocità, ma poi consente l'omologazione di autoveicoli, leggere e con modesti sistemi di frenatura, sino al centosessanta chilometri orari e consente la vendita di camion turbo con 140 cavalli a centotrenta chilometri di velocità massima. La revisione dei veicoli è pessima e molti di essi circolano sulle strade in condizioni inaccettabili e sono cause di gravi incidenti. Tutte le competenze normative della sicurezza stradale dettate dalla Comunità europea non sono applicate dal governo italiano. La manutenzione delle strade è spesso cattiva, la segnaletica spesso è poco chiara, quando non manca del tutto. È sull'insieme di queste condizioni che i comunisti chiedono che si intervenga perché alla fine la disputa sui 110 chilometri rischia di diventare un alibi per il governo e un gigantesco divario.



## Dopo Nordio gli stessi problemi

Allontanato, con gran clamore, Umberto Nordio dalla direzione di Alitalia, alcune misure finalmente decise dal ministro dei Trasporti e l'ingresso contemporaneo in un periodo nel quale i flussi di traffico sono meno intensi, hanno allentato la tensione nel settore aereo, riportando il comparto pressoché alla normalità.

Ma, passato agosto, ripresa l'attività, la tendenza nascente dei traffici aerei ripropone gli stessi problemi irrisolti. Nordio, infatti, con i suoi meriti e con le sue responsabilità negative, non era all'alfa della causa principale e unica della crisi. Andava rimosso, come i comunisti chiedevano, per voltare pagina, ma è certo che il pentapartito è arrivato repentinamente a questa decisione solo perché cercava disperatamente un capro espiatorio, e perché ciò facilitava i giochi di potere (ma, con Vern, abbiamo il sospetto che abbia vinto soprattutto la Fiat).

I problemi, appunto, sono di tre ordini, come abbiamo sempre detto: una rete aeroportuale inadeguata nella quantità e nella qualità, un sistema di gestione dello spazio aereo arretrato e distorto, una strategia della compagnia di bandiera inadeguata ai nuovi compiti e alla espansione del traffico. Il ministro Santuz è intervenuto limitatamente sulla gestione dello spazio aereo ottenendo dai militari la cessione di due aeree all'assistenza al volo civile; ha regolamentato, in via di emergenza, il traffico aeroportuale; ha

sciolto alcuni nodi soffocanti. Ma il più è da farsi, e se non lo si fa in fretta la crisi tornerà ad esplodere con gravità ancora maggiore: del resto dall'inizio di settembre sono ripresi anche ritardi degli aerei di linea e intasamenti.

La gestione dello spazio aereo va trasferita interamente ai «controllori» civili, e va modernizzata nei mezzi e nelle tecnologie superando ritardi ormai gravi: come avviene in ogni paese civile, ai militari spetta il controllo dell'intero spazio aereo, e la gestione del traffico quando scatta una emergenza; la gestione ordinaria non è affar loro. Occorre stringere i tempi per modernizzare gli aeroporti, nella logica di «sistemi regionali e interregionali». La compagnia di bandiera, l'Alitalia, ha bisogno di un forte accordo internazionale in Europa, e di adeguare uomini e mezzi ai nuovi flussi di traffico, non solo di linea, ma charters e merci. Vi è poi un gruppo di problemi che attonano alla integrazione dei modi di trasporto: è irrazionale l'uso di aerei su distanze del tutto ferroviarie, e l'uso dei treni su distanze tipicamente aeronautiche. Se non avverrà una razionalizzazione e un riequilibrio, una crisi interverrà naturalmente nell'uso delle risorse spaziali ed economiche.

Ci sono voluti anni, e una difficoltà drammatica, perché si desse ascolto alle critiche e alle proposte dei comunisti. Quanti anni dovranno trascorrere ancora perché si prenda in serio esame la proposta comunista di riforma del comparto? □ A.L.

## Nel '94 il tunnel sotto la Manica

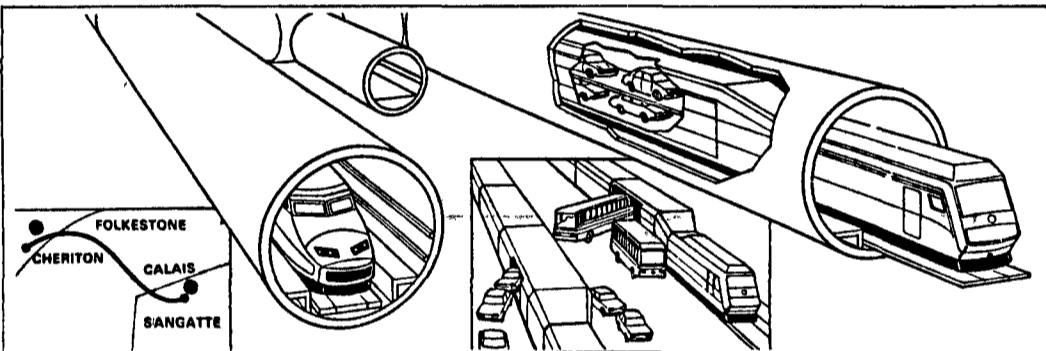
Tra non più di sei anni sarà completata la grande opera. Sarà realizzato, finalmente, il tunnel sotto la Manica. Dovrà, dunque, essere pronto entro l'anno 1994. Infatti, con 204 voti e 204 voti, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione che esprime pieno consenso, per

ragioni economiche, ambientali e di sicurezza, alla costruzione del tunnel sotto la Manica. La decisione di costruire il tunnel era stata presa il 12 ottobre 1985 con il trattato anglo-francese ratificato poi nel luglio del 1987. I lavori sono stati avviati su lunga parte, ed

il programma ne prevede il completamento per il 1994. Il tunnel sarà solo ferroviario e verrà utilizzato sia dai treni ad alta velocità tra Londra, Parigi, Amsterdam e Bruxelles, sia da Eurotunnel, il consorzio che sulle navette ferroviarie trasporterà in trentacinque

minuti, centonovanta automobili dalla costa francese a quella inglese. Con il tunnel il traffico merci tra le due coste dovrebbe crescere da sessanta milioni a novanta milioni di tonnellate, e il numero dei viaggiatori da quarantotto milioni a ottanta-

quattro milioni. La risoluzione approvata all'unanimità dal Parlamento europeo, sottolinea che la realizzazione del tunnel sotto la Manica, è un forte contributo alla «necessaria soluzione di trasferire quote importanti di traffico dalla strada alla ferrovia».



Tre strumenti indispensabili per la informazione delle Sezioni, dei militanti comunisti, degli operatori dei trasporti, del territorio, delle comunicazioni

**PARCOMIT trasporti**

**PARCOMIT casa e territorio**

**PARCOMIT comunicazioni**

Tre Agenzie del Pci, pubblicano per ciascun comparto gli atti del partito, i testi legislativi che si discutono in Parlamento nelle Regioni e nella Cee, ogni sorta di informazioni specializzate.

Le Agenzie sono edita dalla Commissione Trasporti, casa e infrastrutture della Direzione del Pci, si avvalgono di una larga collaborazione di esperti, parlamentari, dirigenti, operatori.

Si ricevono in abbonamento postale, inviando direttamente l'importo alla Commissione stessa (Via Botteghe Oscure) versando nel c.c. n. 31244007

Alla Commissione si possono anche richiedere, con le stesse modalità, i volumi «Cambiamo la città» (Atti della Conferenza nazionale sulla casa e sul territorio), pagg. 588 L. 10.000 «Cambiare i trasporti per cambiare la società». (Atti della Conferenza nazionale dei trasporti), pagg. 532 L. 20.000.

## LIVORNO UNA PORTA SUL MONDO

Gli ultimi 5 anni, per i porti nazionali, hanno costituito un periodo di stagnazione complessiva dei traffici marittimi.

In questo panorama Livorno si è ben difesa ed ha registrato un continuo incremento di movimentazione in tutti i comparti merceologici.

Fuori dall'occhio resta il contenitore. Dal porto di Livorno sono transitati nel 1987 ben 562.000 teus che hanno consolidato il primato dello scalo su tutto il bacino del Mediterraneo, con un aumento di circa il 50% negli ultimi 5 anni.

Nello stesso periodo il numero dei viaggiatori in transito ha conosciuto un identico trend di incremento (+50%) con 850.000 passeggeri sbarcati e imbarcati, rispetto ai 562.000 del 1983.

Al di là di questi aspetti parziali — e comunque significativi — c'è da registrare un complessivo sviluppo dell'attività del porto di Livorno che ha

raggiunto 7 milioni e 200mila tonnellate di merci varie movimentate (dal grano ai minerali) con un salto del 35% rispetto al 1983.

Il porto sta quindi manifestando tutte le sue vitalità. Questo grazie anche alla presenza di una forte Compagnia Livornese Portuale che con dinamismo imprenditoriale e continuo aggiornamento professionale ha dimostrato come l'agostinazione, quando è capace di aprirsi con la managerialità e le nuove tecnologie, possa garantire risultati di tutto rispetto.

Proprio la Clp, infatti, è stata la promotrice di quella strategia della polivalenza e flessibilità operativa che ha permesso al porto di adattarsi alle nuove esigenze dei traffici marittimi, nonostante la lontananza se non addirittura il sabotaggio di tanti ministeri che hanno fatto a gara per penalizzare Livorno, negando o ritardando ad oltranza finanziamenti ed opere pubbliche fondamentali e riconosciute oggettivamente produttive.

**CILP**  
Compagnia Lavoratori Portuali Livorno

