

## La vertenza con l'Austria Garavini: una iniziativa diplomazia più efficace per l'autotrasporto

ROMA. Sulla vertenza degli autotrasportatori che da giorni hanno bloccato i valichi di frontiera con l'Austria abbiamo chiesto il parere di Sergio Garavini, ministro dei trasporti del governo ombra del Pci. Qual è il tuo parere?

«La coda dei Tir al confine con l'Austria richiama un grave problema per il nostro paese: l'assetto disorganico e la crisi dei trasporti. Bisogna che sia garantito il transito agli autotrasportatori che si sono presentati alla frontiera da una iniziativa diplomatica adeguata del governo italiano. Ma questo è solo un rattoppo necessario nell'immediato. L'Austria vuole imporre un limite al transito degli autotrasportatori (ma in altri termini lo fa anche la Svizzera), perché teme l'inquinamento e l'intasamento di traffico».

Ma che cosa fa il governo italiano per trovare una soluzione che soddisfi il lavoratore senza danneggiare l'ambiente?

«I governi italiani hanno fatto e fanno una politica che getta letteralmente il traffico sulle strade: tutto il traffico, e particolarmente quello delle merci. L'Italia è l'unico paese sviluppato dove nove decimi delle merci viaggiano su autotrasporti, sulle strade. Non è stata fatta una politica per le ferrovie. C'è stato lo scandalo nella gestione Ligato delle ferrovie, che l'assassinio di queste estate ha crudelmente richiamato all'attenzione. Ma la nuova gestione delle ferrovie si è soprattutto distinta nel chiudere un pur indispensabile programma di investimenti che sono stati nell'89 dimezzati rispetto all'88. Si è speso per le ferrovie meno di un decimo di quanto si è investito sulle strade, e adesso letteralmente non si passa né da una parte, né dall'altra».

E chi ne ha fatte le spese è stata la mobilità nel traffico.

«Indubbiamente. Infatti, non è stata fatta una politica per la navigazione. Il Po è l'unico grande fiume europeo non navigabile. Sui grandi fiumi che sono in certo senso l'Adriatico e il Tirreno, non c'è navigazione di cabotaggio, né le attrezzature

portuali per riceverla. C'è una carenza gravissima di attrezzature che consentono di spostare le merci tra navi, treni, automezzi, quei porti e interporti che sono i nodi essenziali di una moderna rete di traffico».

E nel vuoto di queste politiche, chi ne ha fatte le spese?

«Nel vuoto di queste politiche sono stati gettati decine di migliaia di autotrasportatori. Si sa: gli italiani si aggrano. Quindi, non aziende di autotrasporto forti e attrezzate, ma singoli che si assoggettano a pesantissime condizioni di lavoro, in una concorrenza difficile. Le imprese, soprattutto estere, si organizzano in viaggi e i loro mezzi sono sempre pieni; gli autotrasportatori italiani, quasi tutti aziende minime, fanno a vuoto il 40% dei viaggi, portano un carico e tornano senza: più lavoro e minore resa. Tutto il traffico sulle strade. Così saltano le sicurezze, e il fiume di autotrasporti contribuisce pesantemente all'inquinamento acustico e atmosferico. Vittime le popolazioni che subiscono questa sorta di assedio, vittime quei paesi come l'Austria che questo fiume attraversa, e vittime gli stessi autotrasportatori così gettati sulle strade».

Così non può andare. Che fare allora? Occorre trovare delle soluzioni.

«Bisogna trovare soluzioni immediate, mettere rimpatri. Ma, soprattutto, cambiare politica. Invece il governo si prepara a fare il contrario, a respingere l'impegno nelle ferrovie, nei porti e negli interporti, nella navigazione».

«Questa politica irresponsabile non può essere accettata. C'è bisogno di un programma alternativo, di uno sconto aperto per cambiare politica, per un piano di sviluppo ferroviario e della navigazione, dei porti e degli interporti. Ne hanno bisogno anche gli autotrasportatori, che vanno aiutati a consorzarsi, a organizzarsi per potere lavorare meglio, con più sicurezze e meno inquinamento».

«L'ambiente e l'economia hanno bisogno di un diverso modello dei trasporti».

## Al Brennero camionisti in assemblea Si valutano i risultati della missione del nostro ministro a Vienna, poi l'annuncio: «Il blocco continua»

# «Lasciamo qui le nostre armi: i Tir»

Continuerà a lungo il blocco dei valichi con l'Austria deciso dagli autotrasportatori, la cui assemblea ha giudicato ieri «un buco nell'acqua» l'incontro a Vienna fra i ministri dei Trasporti Bernini e Streichen. Le richieste di imprese e «padroncini» salgono anzi di tono: ora la «condizione irrinunciabile» per togliere il blocco è che l'Italia denunci gli accordi commerciali con l'Austria

DAL NOSTRO INVIATO  
MICHELE SARTORI

BOLZANO. Per Carlo Bernini, ministro dei Trasporti italiano, è un momento di decisa impopolarità. Lo sberleffano giornali austriaci e camionisti italiani. «Diciamo la verità, ci aiutano di più i nostri colleghi tedeschi, che fanno fare mille pressioni sul governo austriaco», proclama un padroncino pugliese, Luigi Guglielmi. È il più gentile fra il centinaio di «scio-peranti» che per ore, dal pomeriggio alla sera di ieri, si sono riuniti in assemblea sull'asfalto autostradale, a duecento metri dal casello di Vipiteno, per valutare i risultati della visita-bizz appena fatta dal nostro ministro al suo collega austriaco, Rudolf Streichen. Decisione unanime scontata

fin dall'inizio: il blocco continuerà. Più a sorpresa la richiesta successiva: le frontiere resteranno chiuse «finché il governo italiano non deturcherà l'accordo bilaterale con l'Austria sul transito delle merci». Insomma, il tiro si innalza ogni giorno. All'assemblea di Vipiteno ci sono anche i dirigenti delle maggiori associazioni. Luciano Marani, dell'Anita (una specie di Confindustria camioniera, cui sono associate le maggiori imprese di trasporto), separa a sua volta i giudizi ironici su Bernini: «Ha fatto un bel buco nell'acqua». Streichen lo ha fatto volare a Vienna per dirgli cose che poteva fargli sapere per telefono. Ci anticiperanno i 32mila per-

messi di transito che restavano da sfruttare di qui a fine anno? Non serve proprio a nulla, a fine ottobre saranno esauriti e in teoria non potrà passare più nessuno. Quello che ci voleva erano quarantamila permessi in più».

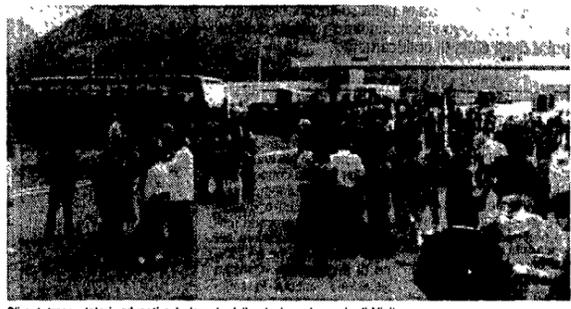
Non sono soli, gli italiani. Fra gli stranieri, i più decisi a sostenere la «linea dura» sono gli autotrasportatori tedeschi,

una vera potenza, infastiditi anch'essi dalle limitazioni «ecologiche» dell'Austria. Il loro ministro dei Trasporti, Zimmermann, ha già minacciato «ritorsioni economiche» sul vicino cugino. Ieri, organizzati come al solito, gli autisti tedeschi sono tornati in patria, a bordo di pulman venuti a prenderli; si ripresenteranno a vertenza conclusa. Chi pro-

prio non poteva lasciare abbandonato il camion, è stato raggiunto dai ricchi vaglia in marchi dei datori di lavoro. Anche gli italiani, a dire il vero, se ne stanno andando. Sull'autostrada una gran parte dei Tir è decapitata, rimangono i rimorchi mentre le cabine motorie sono sparite assieme agli autisti. A presidiare la trincea sono rimasti in pochini,

quelli che abitano al Sud o che devono badare a merci deperibili. Il braccio di ferro si profila estenuante e sta diventando anche uno scontro simbolico fra le richieste di assoluta libertà del trasporto e le esigenze ambientali. In Austria (e in Alto Adige è lo stesso) transitano sulla direttrice del Brennero ogni anno dieci milioni di automobili e quasi due milioni di camion. Il 75 per cento dei boschi vicino all'autostrada è malato. In Tirolo ci sono anche preoccupanti aumenti di malattie respiratorie e tumori, per non parlare dell'inquinamento acustico scaricato sui paesi da una autostrada quasi tutta su viadotto. Pome questioni del genere agli autotrasportatori è poco produttivo. «Le auto a diesel o a benzina senza piombo inquinano quanto gli autotreni. Perché limiti ai Tir e alle auto no?», si chiede Alfonso Trapani, vicesegretario della Fita-Cna. Intanto, però, l'Italia è il paese col maggior ritmo di nuove immatricolazioni di camion (17mila l'anno scorso), mentre l'Austria sta investendo nello sviluppo ferroviario. Al Brennero si pensa che di

questo passo in pochi anni il transito dei Tir raddoppierà. Lo scorso marzo, ultima rilevazione, era aumentato del 30 per cento (e gli incidenti mortali provocati da autotreni sulla Modena-Brennero del 160 per cento). Pare che l'abnorme sviluppo dei transiti sia dovuto, per la maggior parte, ai limiti già decisi dalla Svizzera (chiusa al traffico notturno ed ai mezzi oltre le 28 tonnellate) ma anche alla complicata ragnatela di incentivi Cee, che molte aziende sfruttano furbescamente facendo compiere ai loro prodotti vari giri su e giù per la stessa frontiera. A Vipiteno, nel cuore del blocco del Brennero, lo scontro sviluppo-ambiente ha trovato, ieri notte, un altro momento simbolico. Ambientalisti, organizzazioni giovanili, commerciali e turistiche del paesotto sudtirolese si sono riuniti in assemblea per lanciare a loro volta un «manifesto» opposto a quello dei trasportatori. Chiede il divieto al traffico pesante notturno anche in Alto Adige e la proibizione assoluta di sosta e parcheggio dei Tir in tutte le strade dell'alta Valle Isarco.



Gli autotrasportatori radunati sul piazzale della stazione doganale di Vipiteno

## Fallita la mediazione Bernini «L'accordo? Una presa in giro»

Per la diplomazia italiana è un duro smacco. L'intesa faticosamente raggiunta a Vienna tra il nostro ministro dei Trasporti ed il collega austriaco anziché placare i «bisogni della strada» ha provocato un inasprimento della loro protesta. Bernini infatti è riuscito a «strappare» solo 31.800 permessi di transito, quelli cioè che spettavano all'Italia, ma neppure uno in più. Le critiche delle forze politiche austriache.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Il fermo degli autotrasportatori ai valichi di frontiera con l'Austria continua. Lo hanno deciso ieri in un'assemblea di camionisti, le organizzazioni di categoria, che hanno definito l'accordo tra i due ministri interessati un

«non accordo», un «buco nell'acqua» e una «presa in giro». La decisione del blocco ad oltranza è stata presa dopo l'accordo-compromesso raggiunto nella mattinata a Vienna tra i ministri dei Trasporti italiano Bernini e austriaco

Streichen. Il governo austriaco si è reso disponibile a concedere 31.800 permessi di transito per completare il contingente previsto dall'accordo italo-austriaco che prevede 230.000 «transiti» annui per i camionisti italiani. Si è però rifiutato categoricamente di aumentare il numero dei permessi e tanto meno di concedere il libero accesso. Ma i sindacati degli autotrasportatori avevano chiesto un supplemento di 30.000 permessi e si erano detti disposti a sospendere quella che viene definita la rivolta dei Tir.

Bernini ha assicurato che interverrà presso l'Ente ferrovie perché vengano organizzati giornalmente una trentina di treni-navetta per trasportare i mezzi pesanti da Verona a Monaco. Ma questa soluzione perché non è stata adottata prima? Per il nostro ministro i colloqui di Vienna sono andati nel complesso bene. «Il vecchio sistema in vigore, in base al quale veniva fissato un contingente di permessi per l'Italia, lo si esauriva e poi si chiedevano altre autorizzazioni, per Bernini è un giochetto ormai finto: i conti andranno fatti anno per anno».

ha soddisfatto gli interessati, e l'agitazione non si ferma. A questo punto Bernini fa sapere che i permessi di transito saranno disponibili appena la situazione si sarà normalizzata».

Il vicesegretario della Fita-Cna, Trapani, che ha partecipato all'incontro con il ministro assieme alle altre organizzazioni, ha dichiarato: «C'è una valutazione favorevole all'impegno di Bernini, tenendo conto del lassismo, in tutti questi anni, dei governi italiani. Le misure prese ora potevano bastare qualche mese fa. Oggi sono insufficienti perché il risultato non è sufficiente a soddisfare le esigenze reali del trasporto e dell'economia nazionale; perché non ci fidiamo delle promesse del governo austriaco che in tutti questi anni ha utilizzato lo scontro con gli autotrasportatori a propri fini demagogici, per la propria politica interna con il crescere della domanda ecologista». Della situazione dei trasporti si è occupato il

direttivo della Fita-Cgil rilevando che il governo non coglie l'estrema gravità dello stato del comparto rispetto al 1992. Come invece indica anche il blocco dei camion alle frontiere, urge il rilancio possente delle ferrovie e del cabotaggio che sia alla base della riorganizzazione del trasporto merci e della riduzione dei costi di trasporto della produzione nazionale».

Duro il giudizio degli ambientalisti. Il Wwf Italia appoggia la dura posizione dell'Austria sul blocco dei Tir, ribadendo la ferma opposizione a «questo modello dissipativo di trasporto merci che, privilegiando l'automezzi privato a danno di quello su rotaia, moltiplica i danni all'ambiente naturale, induce un maggior consumo di territorio e decuplica le esigenze di approvvigionamento energetico».

Sul blocco dei Tir al Brennero, «Gli amici della terra» ritengono grave che il nostro governo e la Comunità europea tentino di forzare il gover-

no di Vienna a recedere dalle proprie decisioni».

Non mancano le reazioni negative sul fronte austriaco. Per il segretario del partito socialista (Sped) Cap, «L'Austria non si deve lasciar ricattare con metodi da «briganti della strada». Si è raggiunto il limite di sopportazione e di tolleranza... La causa del blocco è da ricercare nell'amministrazione italiana, che deve chiarire come mai esista un mercato nero dei permessi di transito».

Il capo dei verdi Wabe ha proposto il trasporto gratuito provvisorio di camion via ferrovia. «Posso comprendere la situazione dei camionisti - ha affermato Wabe - ma la salute della popolazione vale di più».

Il presidente della Dieta tirolese «Parè ha definito la protesta dei camionisti un'azione selvaggia». Per i verdi austriaci la protesta punisce in primo luogo l'industria germanica e non la popolazione austriaca.

Pacchetto di proposte dalla riunione del governo

## Sicurezza dei voli: controlli su agenzie turistiche e charter

ROMA. Obbligo per le agenzie di viaggio di informarsi sullo stato degli aeromobili usati per voli charter e di riferire al ministero dei Trasporti, potenziamento degli organi Civiltà Aerea e registro aeronautico, costituzione di un ente europeo per la sicurezza aerea. Sono queste alcune delle ipotesi esaminate in un vertice sulla sicurezza aerea, convocato a palazzo Chigi dal vicepresidente Claudio Martelli ed a cui hanno preso parte il ministro dei Trasporti Carlo Bernini, quello del Turismo Franco Carraro ed il sottosegretario agli Esteri Susanna Agnelli. Conversando con i giornalisti al termine dell'incontro Bernini ha detto che il problema principale sono i charter fatti con qualunque aereo e a qualunque costo: per evitare il ripetersi di fatti inquietanti come quelli di Cuba e delle Azzorre, potremo dire, tramite le regioni, alle agenzie di viaggio che sono

obbligate o invitate a farsi dire prima quali aeromobili vengono impiegati per il viaggio. Noi - ha aggiunto Bernini - potremo collaborare con loro dando un nostro giudizio sull'idoneità sostanziale dell'aereo, dato che quella formale esiste sempre sulla quale non possiamo intervenire a causa dell'indipendenza dei vari registri aeronautici nazionali. Il ministro dei Trasporti ha anche parlato della costituzione di un ente unico nazionale per la sicurezza sul volo che potrebbe trasformarsi in ente europeo.

Bernini ha poi sostenuto che «la battaglia per la sicurezza è una sfida continua, che si fa migliorando uomini e mezzi. Per quanto riguarda gli uomini c'è il problema di pagare i tecnici, e siamo cercando il sistema di farlo. Per quanto riguarda i mezzi - ha aggiunto - c'è un problema di investimenti: di fronte a una

richiesta di finanziamenti per 1050 miliardi avanzata dall'Anav (Azienda nazionale assistenza al volo) sono riusciti a recuperare appena 67. Una delle conseguenze che mi attendo dalla riunione è che possa presto farsi una valutazione più comprensiva per questo capitolo di spese del ministero».

Il vicepresidente del Consiglio ha sottolineato la necessità che le iniziative per tutelare la sicurezza della navigazione aerea investano sia la razionalizzazione delle competenze e degli strumenti nazionali, sia il rafforzamento dell'ente di sorveglianza, che dovrebbe essere posto in condizione di realizzare un controllo integrato sulla macchina e sul pilota; dall'altro, l'impegno, da parte delle agenzie turistiche, se necessario giuridicamente sanzionato, di informare dettagliatamente gli utenti circa l'aeromobile utilizzato per il trasporto e le sue caratteristiche, incluse quelle relative all'immatricolazione e all'ente che ha provveduto ai controlli di navigabilità».

di sicurezza sia per quanto riguarda gli aeromobili, sia per quanto riguarda il personale di volo, i cui requisiti fisici e professionali continuano ad essere corrosi per far fronte alla grande richiesta del mercato».

## U.S.L. N. 16 MODENA

Avviso di appalto concorso  
L'Unità Sanitaria Locale n. 16 di Modena indice un appalto concorso per la ristrutturazione dell'edificio ex Leonino da adibirsi a sede della Centrale Operativa di «Modena Soccorso». L'intervento consiste nella progettazione esecutiva e nella conseguente esecuzione della opera di qualunque genere (murarie, tecniche e accessorie) occorrenti per la realizzazione di quanto sopra indicato. Gli atti di appalto sono in visione presso il Servizio Attività Tecniche di questa U.S.L. L'importo presunto dei lavori è di L. 830.000.000 (Iva esclusa). Le ditte concorrenti singolarmente, o riunite in consorzi o associazioni temporanee d'impresa dovranno, all'atto della gara, presentare iscrizione all'Albo Nazionale dei Costruttori per categorie ed importi adeguati come di seguito specificato:  
Cat. 2 per un importo minimo di L. 350.000.000  
Cat. 5a per un importo minimo di L. 150.000.000  
Cat. 5c per un importo minimo di L. 180.000.000  
Cat. 18 per un importo minimo di L. 150.000.000  
Totale importo presunto dei lavori L. 830.000.000  
I concorrenti alla gara non avranno diritto ad alcun compenso per la loro partecipazione, neppure sotto forma di rimborso spese. Le ditte interessate al presente appalto dovranno far pervenire richiesta di invito entro 10 giorni dalla pubblicazione del presente avviso sul bollettino ufficiale della Regione Emilia Romagna esclusivamente per posta e a mezzo di lettera raccomandata R.R. indirizzata a:  
U.S.L. N. 16 MODENA  
Servizio Attività Tecniche  
Via del Pozzo 71 - Modena  
La richiesta d'invio non vincola l'Amministrazione appaltante.  
IL PRESIDENTE Remo Mezzetti

## CONSORZIO ALESSANDRINO PER LA RACCOLTA, TRASPORTO E LO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI ALESSANDRIA

Al sensi dell'art. 6 della legge 25/2/1987, n. 67, si pubblicano i seguenti dati relativi al bilancio preventivo 1989 ed al conto consuntivo 1988.

1) le notizie relative alle entrate e alle spese sono le seguenti: (in milioni di lire)

Denominazione	ENTRATE		SPESA	
	Previsioni di competenza da bilancio consuntivo anno 1989	Accertamenti da conto consuntivo anno 1988	Previsioni di competenza da bilancio consuntivo anno 1989	Impegni da conto consuntivo anno 1988
Contributi e trasferimenti (di cui dai consorziati 620)	620	620	1.051	398
(di cui dallo Stato)	---	---	---	---
(di cui dalle Regioni)	---	---	---	---
Altre entrate correnti	2	2	---	---
Totale entrate correnti	622	622	1.051	398
Abbonamento di beni e trasferimenti (di cui dai consorziati 900) (di cui dallo Stato)	900	854	1.409	8.395
(di cui dalle Regioni)	---	---	---	---
Assunzioni prestiti	50	---	---	---
Totale entrate conto capitale	950	854	1.409	8.395
Partite di giro	67	61	50	---
Avanzato	938	244	87	81
Totale generale	2.587	816	2.587	8.884

2) la classificazione delle principali spese correnti ed in conto capitale, desunte dal consuntivo, secondo l'analisi economica è la seguente: (in milioni di lire)

Personale	82
Acquisto beni e servizi	151
Interessi passivi	---
Investimenti effettuati direttamente dall'amministrazione	538
Investimenti indiretti	7.922
Totale	8.733

3) la risultanza finale a tutto il 31 dicembre 1988 desunta dal consuntivo: (in milioni di lire)

Avanzo di amministrazione dal conto consuntivo dell'anno 1988	L. 538
Residui passivi preesistenti alla data di chiusura del conto consuntivo dell'anno 1987	L. ---
Avanzo/De avanzo di amministrazione al 31 dicembre 1988	L. 538
Ammontare dei debiti fuori bilancio comunque esistenti e risultanti dalla elencazione allegata al conto consuntivo dell'anno 1988	L. ---

4) le principali entrate e spese per abitante sono le seguenti: (abitanti 152.728) (in lire)

Entrate correnti	L. 13	Spese correnti	L. 2.606
di cui:		di cui:	
contributi e trasferimenti	L. ---	personale	L. 537
		acquisto beni e servizi	L. 989
altre spese correnti	L. 1.080	altre entrate correnti	L. 13

IL SEGRETARIO GEN. F.F. dr. Diego Giusti  
IL SINDACO Gian Piero Borsari

## Bologna, per 30.000 automobilisti scatta l'operazione «diesel pulito»

BOLOGNA. Sarà Bologna la prima città italiana in cui, per ordinanza del sindaco, i possessori di auto diesel saranno obbligati a «ripulirsi». Partirà il 23 ottobre prossimo un'operazione che investirà i 32.500 possessori di questi mezzi: nell'arco di 7 mesi saranno invitati con una cartolina inviata a domicilio a presentarsi in una delle 44 officine convenzionate per

sottoporre i loro gas di scarico alla misura di opacità. Se le emissioni risulteranno in regola, il proprietario non pagherà nulla, e gli verrà semplicemente consegnato un contrassegno da esibire sul parabrezza. Se al contrario gli scarichi saranno fuori norma, dovrà pagare 30.000 lire per l'esame e avrà 40 giorni per mettersi in regola facendo revisionare il suo diesel. Tutta l'operazione

non costerà nulla all'amministrazione comunale (preoccupata per i dati negativi sullo stato dell'aria, rilevati tramite le centraline del sistema SARA) dal momento che sarà gestita dall'Automobile Club. Inoltre, l'Agip ha messo a disposizione quattro distributori attrezzati, mentre la Fiat offre gratuitamente la prova dell'opacità ai suoi clienti. Infine, gli artigiani aderenti a tutte

le associazioni della provincia hanno contribuito offrendo uno sconto di 25.000 lire sull'operazione di controllo a tutti gli automobilisti che dovranno rivolgersi alle loro officine specializzate per la revisione e la messa a punto. L'ordinanza del sindaco prevede per gli inadempienti «beccati» da vigili e polizia una multa fino a un massimo di duecentomila lire

Storia della letteratura russa  
diretta da E. Etkind, G. Nivat, I. Serman, V. Strada  
Il Novecento. Dal decadentismo all'avanguardia  
Terzo volume primo tomo  
Un affresco della cultura russa dalle origini ai nostri giorni.  
In questo volume: Cechov, il simbolismo, la ricerca filosofico-religiosa, l'avanguardia, il futurismo.  
«Manuali», pp. XVI-799 con 16 illustrazioni fuori testo, L. 85.000  
Einaudi