

La misura di «reciprocità» decisa dal ministro Bernini per evitare una «concorrenza sleale»

L'Italia è «vietata» dalle 22 alle 5 del mattino. Uniche eccezioni i camion con merci deperibili

Stop notturno alla frontiera anche per i Tir austriaci

Stop notturno all'ingresso in Italia dei Tir austriaci: la misura di «reciprocità» è stata decisa ieri dal ministro dei Trasporti Carlo Bernini, che ha firmato un apposito decreto. I governi regionali austriaci avevano concesso ai propri trasportatori numerose eccezioni al divieto di transitare la notte, consentendo loro una concorrenza sleale con gli italiani. Adesso le condizioni dovrebbero tornare in parità.

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

TRIESTE. Dalle 10 di sera alle 5 del mattino i Tir austriaci non potranno più varcare la frontiera con l'Italia, con le sole eccezioni (le stesse riservate oltre frontiera ai nostri mezzi) dei camion che trasportano merci deperibili, bestiame vivo da macello, e di quelli «silenziosi». Il relativo decreto, scattato ieri notte, è stato firmato dal ministro dei Trasporti italiano Carlo Bernini «per ri-

portare la concorrenza fra italiani ed austriaci sul piano di parità». Bernini lo ha annunciato a Trieste, dove si trovava per conseguire la sua seconda laurea, alla facoltà di scienze politiche: «Il provvedimento verrà firmato che non concorderemo con l'Austria condizioni di effettiva uguaglianza di tutti i trasportatori». È la prima di quelle «misure di reci-

procità» pretese a gran voce dalle aziende di autotrasporto italiane dopo l'introduzione del «nachtfahrverbot», il divieto di transito notturno attraverso l'Austria per i Tir rumorosi. Quella decisione, scattata il primo dicembre scorso, si è rivelata presto un autentico colabrodo. I singoli ländler austriaci hanno concesso numerose deroghe. Una delle più diffuse è il permesso agli autisti austriaci con residenza nelle rispettive regioni (soprattutto Stiria, Tirolo, Carinzia e Salisburghese) di correre ugualmente la notte: non sulle autostrade, ma sulle statali. Così, mentre gli autisti italiani venivano bloccati alla frontiera del Brennero, vedevano sfilare allegramente sotto i propri occhi i colleghi stranieri muniti dei permessi «eserecci».

Proteste, mezze sollevazioni, minacce di blocchi. Io - dice Bernini - ho avvisato della situazione il mio collega austriaco Streikher. Dopo una settimana di osservazione del fenomeno, accertato che ogni notte passavano una quarantina di Tir austriaci in deroga, ho preso questo provvedimento perquisitivo. Questi camion, la notte, non potranno entrare in Italia. Altrimenti i nostri sarebbero stati penalizzati da una indebita concorrenza». È una rappresaglia, come quella già decisa dal ministro dei Trasporti tedesco Zimmermann, che ha vietato dal primo gennaio non solo l'ingresso ma anche il traffico notturno ai Tir austriaci sul territorio germanico? Bernini lo nega: «Abbiamo sempre riconosciuto che i provvedimenti austriaci erano fondati su esigenze di difesa dell'ambiente e della salute. Sono ancora convinto che sia improprio ogni ritorsione. Ma ho an-

che sempre detto che non sarebbero state tollerate deviazioni dalla normale concorrenza». Il ministro dei Trasporti rilancia però la tesi originaria favorevole ad un rinvio («e, adesso, ad una interruzione») dello stop notturno. «Una breve dilazione sarebbe stata saggia per almeno tre ragioni. Avrebbe evitato un inizio della sperimentazione applicativa nel momento meno favorevole, con queste notti gelate ed i disagi per gli autisti. Avrebbe consentito di preparare assieme, fra Italia ed Austria, l'arrestamento delle operazioni doganali. Infine, l'Austria avrebbe potuto adottare una normativa omogenea». «Credo - conclude Bernini - che la proposta sia valida ancora oggi, proprio per difendere una causa giusta che rischia di essere offuscata dalla disomogeneità nell'applicazione».

Adriatico
La legge già presentata dal Pci

ROMA. Istituzione dell'Alta autorità per l'Adriatico, creazione di un'agenzia per gli interventi operativi, stanziamento di mille miliardi l'anno nel decennio fino al 2000. Queste le indicazioni fondamentali della proposta di legge comunista per l'Adriatico depositata ieri alla Camera. Primo firmatario è il presidente del gruppo, Renato Zangheri. In particolare la proposta del Pci prevede l'istituzione di un'unica autorità per l'Adriatico presieduta dal ministro per l'Ambiente e che ha come organo deliberante il comitato istituzionale Stato-Regioni. L'autorità indirizza, coordina e controlla le attività conoscitive di pianificazione, di programmazione e di attuazione che hanno per finalità la tutela e la valorizzazione delle coste e degli ecosistemi adriatici. L'Agenzia per l'Adriatico dovrà, invece, intervenire in due settori: monitoraggio e controllo, pianificazione. Il settore pianificazione dell'Agenzia svolgerà le attività necessarie all'attuazione del piano di tutela e risanamento che verrà realizzato sulla base di programmi triennali nei quali saranno specificati obiettivi, priorità, tempi, risorse. «La nostra proposta - ha dichiarato Zangheri - è il primo atto legislativo concreto per il risanamento e la difesa dell'Adriatico: interviene sia sul piano istituzionale che, su quello tecnico-operativo, prevede finanziamenti adeguati».

Drammatico bilancio dell'«estate alla mucillagine» Adriatico: 26% in meno di turisti In 200.000 rischiano il posto

Il consuntivo della stagione turistica in Emilia-Romagna evidenzia con la forza inappellabile dei numeri il disastro della riviera adriatica. Il rapporto presentato ieri dall'Agertur, l'agenzia di promozione turistica della Regione evidenzia un calo perfino superiore alle peggiori aspettative degli operatori. Il mare invaso dalle alghe sembra aver dato il colpo di grazia a un modello che già stava cadendo.

PATRIZIA ROMAGNOLI

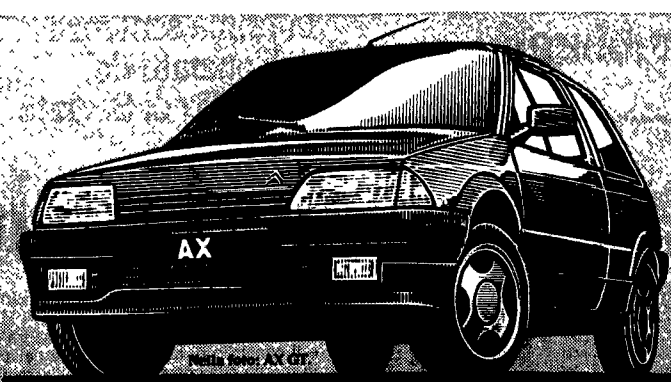
BOLOGNA. Meno 26% secco. È il prezzo della mucillagine in Adriatico e contemporaneamente quello pagato al mancato adeguamento dell'offerta. 7.984.628 persone in meno rispetto all'88: questo il numero di quelli che l'estate scorsa hanno disertato le località della riviera romagnola. Il dato è stato comunicato ieri dall'Agertur, l'agenzia regionale di promozione turistica, che ha commissionato all'agenzia Trademark Italia di Rimini il rapporto consuntivo della stagione '89. Il calo riguarda soprattutto le presenze tedesche e nordamericane che, come è noto, sono tradizionalmente i maggiori fruitori del turismo emiliano romagnolo. Certamente il fenome-

no delle mucillagini ha accelerato una crisi già presente, una crisi che pare dipendere non più tanto da situazioni congiunturali del mercato, quanto dalle condizioni ambientali e strutturali dell'offerta, che viene giudicata «arata». Le alghe hanno costretto l'intero apparato sociale del nostro paese. L'analisi delle cause che hanno concorso al disastro è elencata dal rapporto in modo molto preciso: il declino, «annunciato ad agosto del 1977, è dovuto ad un'offerta di ospitalità obsoleta; il rapido precipitare dell'immagine balneare, va ascritto a cozze tossiche, alghe mucillaginose, alle dichiarazioni contraddittorie dei responsabili pubblici, al balletto sulla balneabilità e al sensa-

zionismo dei mezzi di informazione. Contemporaneamente, l'incalzare della concorrenza e l'accenarsi dei localismi ha contribuito ad aggravare ulteriormente la situazione. Previsioni per il 1990? Secondo il rapporto, il turismo in riviera sarà improntato in modo sempre più accentuato sul sistema della prenotazione dell'«ultima ora» e ciò non consente di potere operare con sufficiente programmazione. Le ipotesi, nel caso si ripresentino i fenomeni algali e mucillaginosi nella prossima stagione, indicano una flessione superiore a quella registrata nell'89, con una scomparsa ancora più marcata delle correnti di clientela straniera ed una chiusura anzitempo di una quota rilevante di esercizi ricettivi ed extraricettivi. A rischiare forte sono almeno duecentomila persone. Tra gli scenari possibili delineati dal rapporto, solo la «certezza del mare pulito e balneabile potrebbe offrire uno spiraglio al recupero. Ma è una certezza che il comportamento dei politici contribuisce di giorno in giorno a rendere più remota».

Traffico
Genova
«userà»
il mare

GENOVA. E se usassimo il mare per spostarci rapidamente a fil di costa dalla periferia al centro evitando gli ingorghi e godendoci il panorama? È la proposta «sponsanzata» dal Pci su cui ieri si è discusso con tecnici, amministratori politici ed ambientalisti nelle sale dell'istituto Gramsci. L'idea ha un referente concreto, la festa nazionale dell'Unità quando i battelli di servizio trasportano circa 35mila persone dal cuore della fiera al centro o alla periferia di levante. In questa occasione la linea d'acqua non solo si rivela utile ma indispensabile per lo spostamento di migliaia di visitatori che avevano raggiunto la città in bus ed erano stati raccolti in un megaparcheggio sul riempimento a mare del costruendo porto di Voltri. L'esperienza fatta - dice il presidente della cooperativa battellieri del porto Alber Sturlese - conforta nella nostra idea di poter realizzare un collegamento pubblico via mare dal centro cittadino sino all'aeroporto in venti minuti e per Voltri in quaranta. Ieri pomeriggio c'è stato un giro di prova utilizzando una grossa motobarca in grado di trasportare 250/300 passeggeri. Era un tempo da lupi, sei gradoni appena e forti raffiche di tramontana, ma il trasferimento è stato perfetto in quanto l'itinerario si svolge a ridosso delle dighe che difendono il porto l'aeroporto e il porto in costruzione.



CITROËN AX SPARA A ZERO SUGLI INTERESSI DI 8.000.000

Scegliete una delle 13 versioni della Citroën AX, benzina e diesel, da 45 a 85 CV, e sarete sicuri di aver fatto centro. Viaggerete comodi con la 5 porte che vince il record di abitabilità nella sua categoria. Proverete l'ebbrezza delle grandi prestazioni della sorprendente AX GT, 1360 cc da 85 CV, versione 3 o 5 porte. Vivrete l'avventura degli spazi aperti con il

Le offerte sono valide fino al 30 dicembre. tettuccio apribile di serie della AX K-Way. I più raffinati apprezzeranno l'esclusiva 11 TRE Vip, una vera limousine.

Chi ha grandi mire anche nel prezzo può usufruire dello straordinario finanziamento di 8.000.000* a zero interessi, in 12 rate da 667.000 lire.

Oppure 8.000.000* in 48 rate da 207.000 lire al tasso fisso annuo estremamente vantaggioso del 6%, corrispondente a un tasso scalare dell'11%.

I Concessionari Citroën sono pronti per illustrarvi altre formule finanziarie ugualmente convenienti. Anche per chi paga in contanti sono previste delle grandissime facilitazioni.

Le straordinarie proposte sono valide su tutte le vetture disponibili e non sono cumulabili tra loro né con altre iniziative in corso.

Approfittatene subito: la vostra AX vi sta aspettando dai Concessionari Citroën.

AX: prezzo a partire da L. 10.335.000 chiavi in mano
E' UN'OFFERTA DEI CONCESSIONARI CITROËN

