

Un mostruoso parco di 40 mila macchine pagato dai contribuenti

A far merenda nei prati con l'auto dello Stato

Solo per quanto riguarda il ministero degli Interni sono 350-400 le automobili circolanti ad uso personale degli alti funzionari - E' in corso un'inchiesta giudiziaria (ma già segna il passo) - L'esempio positivo della Regione Lazio



Un'Alfa 2000 della Motorizzazione civile usata per portare alla scuola « Nazareth » di Roma i figli di un funzionario

È scattata il 28 aprile, ma segna già il passo, l'inchiesta sull'ennesimo scandalo: quello delle auto di Stato utilizzate dai funzionari a scopi privati. Il procuratore capo della Repubblica Elio Siotto ha dato il via all'inchiesta, incaricando direttamente il procuratore aggiunto dottor Vesichelli. Quest'ultimo, a sua volta, ha « girato » l'affare al sostituto procuratore dottor Scorza, che in questi giorni, però, è impegnato come pubblico ministero nello svolgimento dei processi in corte di Assise. La « patata bollente » è così passata nelle mani del carabiniere, che, per ora, si sono limitati, a raccogliere la documentazione necessaria per procedere nelle indagini.

E la documentazione già fornita tutti quegli organi di stampa che nella capitale, da alcune settimane, hanno lanciato una propria campagna per individuare gli abusi che, nel grande mare dell'impiego pubblico, vengono compiuti ogni giorno dai vari funzionari, dirigenti e non, particolarmente dalle medie alle più alte qualifiche.

La questione è nota. L'uso delle auto di Stato è limitato nell'ambito di una rosa limitatissima di casi, strettamente attinenti a « ragioni di servizio ». La disciplina in materia è regolata da una legge che risale al 1926, naturalmente mai rispettata, tanto che con successivi decreti e provvedimenti, risalenti al '53, che recano la firma dell'on. Giulio Andreotti — si impose, per le auto-

mobili dei pubblici uffici, « lo obbligo del disco » da applicare nella parte posteriore della vettura.

Anche in questo caso, la pratica non ha seguito le indicazioni della norma. Fino a che punto, si è visto in queste settimane, con le inchieste-stampa, e le denunce comparse sui giornali. E' apparso subito chiaro che il parco macchine di Stato ha proporzioni elevatissime, assolutamente ingiustificate rispetto alle funzioni da assolvere. Si parla addirittura di 40.000 automobili di rappresentanza, tutte con autista e un precisato numero di buoni benzina.

La questione è di per sé scandalosa, non solo sotto il profilo morale, ma anche per il giudizio politico che comporta, e che richiama direttamente agli sprechi delle finanze pubbliche, a un metodo di gestione che, in materia, non ha mai rispettato la vita delle istituzioni, dagli aspetti più gravi (vedi « Lockheed » e « petroli ») a quelli più marginali, ma non meno preoccupanti (un impravido « dirigente superiore », i « primi dirigenti », e così via fino a giungere al funzionario più modesto, occupato in tutti, tutti agenti di pubblica sicurezza « distaccati » all'uso, sono circa seicentocinquanta).

Se questo è quanto avviene agli Interni — in situazioni non molto dissimili si verificano negli altri ministeri — la prassi dell'abuso della vettura di Stato si allarga a macchia d'olio, prendendosi nell'incrinato panorama della miriade di enti, utili e non, che costellano l'universo burocratico della capitale. E allora, si scopre che per esempio all'AAI (associazione aiuti internazionali, ente rinominato per la sua assoluta inutilità), ci sono direttori generali che dispongono dell'Alfa 2000 — sempre con autista — accompagnati a casa, mentre per la loro famiglia, è impiegata a tempo pieno una « 128 », dotata anch'essa di relativo dipendente in divisa, che accompagna bambini a scuola, fa le spese di mercato, lo « shopping » al centro, e così via.

Come si vede, l'inchiesta avviata dalla magistratura romana, ha materiale sufficiente a disposizione, per costituire rapidamente un « dossier » delle irregolarità, e agire in modo adeguato. La vicenda giudiziaria legata al fronte sono i casi di Stato, potrà avere un valore positivo, nella misura in cui sarà in grado di procedere tempestivamente, senza autorizzare tuttavia polveroni qualunquistici, tendenti a coinvolgere, assieme al malcostume prevalente di certi funzionari, le stesse istituzioni, alimentando la sfiducia della gente nella possibilità di farne funzionare in modo serio, oneroso e rispettoso della legalità.

Non va dimenticato infatti, che, mentre si stracciano i veli che fino ad oggi hanno coperto l'abuso, si scoprono, anche più minuti, di una prassi consumata di malgoverno e di abuso, esiste anche una strada concreta per invertire la tendenza, tagliare nettamente con un passato di abitudini sbagliate, di malcostume.

E il problema è sempre quello della volontà politica. La Regione Lazio, per esempio. Appena insediata, la nuova giunta PCI-PSI ha individuato nel collaudo di alcune macchine un momento di intervento per iniziare una prima opera di moralizzazione del servizio. E, naturalmente, la situazione non era rosea: 194 automobili, una ventina delle quali « fuori servizio » o « fuori uso ». L'assessore al personale Spaziani, ha disposto subito un programma per ridimensionare il numero delle automobili, approfittando di un regolamento per la loro esclusiva utilizzazione a scopi di servizio.

Si è scoperto così che nel passato la macchina di un assessore ha « truciato » in due anni e mezzo circa 160.000 km, un po' troppi davvero per far pensare ad un uso strettamente di lavoro. E' una prassi che va mutata, e che già sta mutando. Il presidente della giunta, compagno Maurizio Ferrare ha dato precise disposizioni in questo senso agli assessori, specificando che per « uso strettamente di lavoro » deve intendersi il trasporto dei funzionari: dalla sede della Regione ad altri uffici regionali o ad altri uffici pubblici. Punto e basta.

Non c'è bisogno davvero di mettere in moto complesse ordinanze, meccanismi legislativi, e addirittura la macchina della magistratura, per prendere iniziative analoghe, negli altri uffici ed enti dello Stato che esistono nella capitale e in tutto il territorio. E' una prassi, e soprattutto, una chiara volontà politica.

Mentre viene smentito il ritiro dell'Italia dal consorzio Panavia

L'«affare MRCA» a una stretta

Entro il 30 giugno il nostro Paese deve decidere la propria partecipazione alla produzione di questo aereo militare « europeo » che dovrebbe sostituire i tanto discussi Starfighter

La « storia » dell'aereo militare da combattimento multiruolo MRCA è tornata su tutti i giornali. È una « storia » emblematica di un modo di governare sbagliato e dannoso per il Paese. Perché se ne parla di nuovo? C'è una scadenza di fronte alla quale il governo appare insolitamente inerte, indeciso. Si tratta di questo. Prima del 30 giugno prossimo l'Italia dovrà prendere una decisione definitiva sulla propria partecipazione alla produzione in serie di questo velivolo, che dovrebbe essere dato in dotazione alla nostra Aeronautica militare per sostituire e in parte integrare i tanto discussi Starfighter.

Aeronautica militare e garantire il lavoro dell'industria aerospaziale nazionale.

La questione è stata sollevata dai dirigenti dell'Aeritalia — una industria a partecipazione statale, capo commessa per l'intero sistema di produzione dell'Europa, i quali hanno inviato al ministro Forlani e ai presidenti delle commissioni difesa della Camera e del Senato, Grandi e Garavelli, un promemoria assai allarmato e allarmante. Il documento esprime preoccupazione per l'eventuale perdita di lavoro per migliaia di operai, di impiegati e di tecnici (nella costruzione di questo aereo sono attualmente impegnate dalle 3 alle 4 mila persone, mentre la produzione in serie potrebbe assorbire, dicono all'Aeritalia, 10 mila lavoratori all'arco di 10 anni) denuncia il rischio di « vanificare » anni di sforzi intellettuali, tecnologici e produttivi e di rendere inutilizzata la spesa già effettuata di oltre 17 miliardi che sono serviti alla fase di definizione e di sviluppo, e invita il governo a « trovare tempestivamente » entro il 30 giugno, una forma di finanziamento « per far fronte alla quota di partecipazione italiana al programma ». Si tratta di 18 miliardi dei 35 previsti per dare inizio al progetto operativo che globalmente comporta una spesa di circa 750-800 miliardi, per realizzare in Italia, nell'arco di 10 anni, 1.000 velivoli degli 807 previsti nell'accordo di collaborazione (385 li costruirà e acquisterà la Gran Bretagna e 322 la Germania federale).

Il comunicato del Ministero della difesa è in proposito alquanto generico. « Essa, è dietro a queste proposte, e insolita cautela? Si teme l'impopolarità o si pensa a qualche altra soluzione, magari voluta dagli Stati Uniti? L'impressione assai diffusa è che Forlani e il governo cercano di utilizzare, come alibi del proprio comportamento, l'avvenuto scioglimento delle Camere. In realtà — si afferma da più parti — il primo atto che il governo dovrebbe compiere, in relazione a questa vicenda, sarebbe di mettere in grado le forze politiche democratiche (il fatto che il Parlamento sia stato sciolto — si rileva — non può essere ritenuto un ostacolo insormontabile) di discutere di tutti gli elementi utili, necessari per potersi fare un'idea precisa della questione.

Si tratta cioè di conoscere la genesi del Consorzio Panavia e degli accordi che v'era stato presi fra i tre governi interessati nel programma MRCA, la validità della scelta compiuta dal punto di vista delle esigenze della difesa nazionale, un giudizio tecnico sui risultati dei primi voli dei prototipi già prodotti ed una documentazione aggiornata delle spese sostenute finora e di quelle che con precisione si rendono necessarie e per la produzione e l'acquisto dei 100 aerei richiesti dallo S.M. dell'Aeronautica militare.

Si deve tuttavia rilevare che, ancora una volta, si è giunti a questa stretta senza

avere investito per tempo il Parlamento di una questione così importante e delicata, che doveva essere vista in un quadro più generale della difesa nazionale. I gruppi parlamentari del PCI — la cui azione ha pure ottenuto alcuni risultati assai importanti — hanno chiesto a più riprese un dibattito generale in Parlamento sulla politica militare, ma la DC e il governo hanno sempre opposto un ostinato rifiuto, evitando di confrontarsi con le critiche e con le ripetute dimissioni e responsabilità proposte formulate dai comunisti.

Incertezza

Così è stato per tutte le scelte importanti di politica militare effettuate al di fuori del Parlamento e senza una visione globale e programmatica. Basterà ricordare come è stata affrontata la ristrutturazione delle forze armate: prima la Marina, che ha chiesto e ottenuto una « legge navale », che comporterà una spesa di mille miliardi in dieci anni; poi si è fatto avanti l'Aeronautica, chiedendo un provvedimento analogo per l'ammodernamento dei propri mezzi (1.265 miliardi). Infine è stato l'Esercito a chiedere 1.500 miliardi per ristrutturare e rinnovare le proprie forze. Il tutto senza un minimo coordinamento interiore e senza precisare il ruolo e i compiti delle nostre forze arma-

te. I guasti di questa politica sono sotto gli occhi di tutti: sperpero di denaro e di ingenti risorse, inefficienza. C'è da dire che anche per l'MRCA, la cui storia ebbe inizio nel settembre del 1970, quando il CIPE approvò un sistema di finanziamento al di fuori del bilancio della Difesa, senza che il Parlamento avesse discusso il progetto. La previsione di spesa fu allora di 42 miliardi di lire, che avrebbe dovuto servire per la progettazione e lo sviluppo dell'aereo multiruolo. Che cosa è invece accaduto? Gli impegni finanziari che l'Italia ha dovuto affrontare sono andati progressivamente in modo perso, fino a raggiungere la cifra di 117 miliardi solo per la progettazione, la costruzione e il collaudo di prototipi. A questa somma altre due se ne devono aggiungere: gli 11 miliardi spesi dalle industrie aeronautiche italiane per attrezzarsi e i 5 miliardi che sono stati necessari per l'approvvigionamento di materiali a lungo termine.

Ed ora, giunti a questo punto, tutto appare incerto. Ancora una volta si usa la tattica del rinvio, che fa marciare i problemi senza risolverli. Un modo di governare, quello della DC, al quale deve essere posto fine. In particolare in un campo così importante e delicato come quello della difesa e della sicurezza del Paese.

Sergio Pardera

Finanziata l'operazione aria pulita

Belgrado sta passando dalla nafta al gas

E' in corso il piano di rinnovo di tutti gli impianti

Dal nostro corrispondente

BELGRADO, maggio. Costerà oltre due miliardi di dinari — più di cento miliardi di lire — l'operazione « cielo pulito » che nel centro di Belgrado talvolta supera quello registrato a Francoforte o New York, città indotte come capitali dello smog.

Il piano prevede un'azione a fondo partecipativa in due direzioni: il traffico automobilistico e gli impianti di riscaldamento. Oggi a Belgrado c'è una automobile ogni tre abitanti, il centro è intasato e finora non si è riusciti a trovare una soluzione adeguata alle necessità.

La maggioranza dei parcheggi è a pagamento e le macchine lasciate in divieto di sosta solo per pochi minuti vengono rimosse dall'auto-gru. In un caso e nell'altro la gente paga senza preoccuparsi, perché ogni per i belgradini la vettura è

una cosa che merita qualsiasi sacrificio.

Una parte ristretta del centro è stata chiusa, ma solo limitatamente, al traffico. Si sono così create delle zone pseudo-pedonali, ma appena pochi passi più in là la lotta per il parcheggio si svolge senza sosta.

La parte più impegnativa del piano anti-smog riguarda però gli impianti di riscaldamento. A Belgrado si vuol dare l'arrivo al sistema basso sul gas. Nella città jugoslava, l'unico gas che oggi esiste è quello liquido in bombole: si cucina nella stragrande maggioranza dei casi con la energia elettrica e ci si riscalda con caldaie che funzionano a carbone o a nafta. Quindi si tratta di costruire ex novo una rete a gas che attualmente non esiste. Vale la pena affrontare il sacrificio della spesa perché, specialmente d'inverno quando funzionano gli impianti di riscaldamento, lo smog è tale che si confronta quello di Milano sembra aria pura.

s. g.

Duccio Trombadori

Isveimer

22° ESERCIZIO

Una sfida di fiducia

787 FINANZIAMENTI PER 425 MILIARDI

L'Assemblea dei Partecipanti al Fondo di dotazione dell'ISVEIMER - Istituto per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale - ha approvato il Bilancio 1975 e il relativo conto dei costi e dei ricavi.

Nella sua relazione il Presidente, Avv. Alberto Servidio ha posto in risalto i dati significativi relativi all'esercizio.

Nel settore fondamentale di attività, quello del credito industriale, sono stati concessi 551 finanziamenti per un importo complessivo di L. 414.215.906.000. Essi si riferiscono ad investimenti assommati in totale a circa 920 miliardi di lire, che consentono la creazione di oltre 20.000 nuovi posti di lavoro.

- Questa è la distribuzione territoriale dei finanziamenti industriali deliberati:
- CAMPANIA: 190 (34,5%) per L. 142.172.101.000 (34,3%)
 - ABRUZZI: 98 (17,8%) per L. 31.972.700.000 (7,7%)
 - PUGLIA: 94 (17,0%) per L. 113.031.195.000 (27,4%)
 - LAZIO: 76 (13,8%) per L. 64.928.850.000 (15,7%)
 - CALABRIA: 39 (7,1%) per L. 33.790.210.000 (8,1%)
 - BASILICATA: 28 (5,1%) per L. 8.917.950.000 (2,1%)
 - MARCHE: 13 (2,4%) per L. 11.287.500.000 (2,7%)
 - MOLISE: 12 (2,1%) per L. 7.880.800.000 (1,9%)
 - ISOLA D'ELBA: 1 (0,2%) per L. 234.500.000 (0,1%)

Quanto allo scopo, i finanziamenti deliberati riguardano:

- 248 nuovi impianti, per un importo di L. 136.184.060.000 (32,9%)
- 303 ampliamenti, per un importo di L. 278.031.846.000 (67,1%)

Sono stati stipulati 424 contratti per un importo complessivo di L. 307.905.972.000.

Nel corso dell'anno 1975 sono state, quindi, effettuate 795 erogazioni su mutui industriali, per complessive L. 260.099.267.535.

Per effetto delle concessioni deliberate nel 1975 i finanziamenti industriali complessivamente accordati dall'inizio dell'attività dell'Istituto sono passati a 6.868 per un importo totale di L. 2.295.550.495.000.

Il complesso degli investimenti compiuti dalle aziende finanziate è stato accertato in L. 4.550 miliardi, con una occupazione totale di 284.654 unità lavorative.

Nel corso dell'esercizio sono stati altresì concessi 174 finanziamenti al commercio per Lire 5.108.100.000, finanziamenti macchinari per L. 627.500.000 ed effettuate 52 operazioni nel settore turistico-alberghiero per L. 5.071.150.000.

Con l'esercizio 1975 il collocato complessivo dell'Istituto ha raggiunto la cifra di L. 1.137.277.004.133.

La relazione del Presidente si è conclusa con il più vivo apprezzamento per il Direttore Generale dell'Istituto Gr. Uff. Dr. Michelangelo Pepe, e per l'impegno del personale tutto.

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1975		BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1975	
ATTIVO		PASSIVO	
Disponibilità	402.725.983.454	Fondi di dotazione, di riserva e a copertura rischi	152.978.496.306
Mutui e crediti per rate mutui	1.274.848.638.749	Prestiti obbligazionari	1.309.439.007.806
Partecipazioni	1.600.000.025	Mezzi forniti dal Tesoro dello Stato, dalla Cassa per il Mezzogiorno, dal Mediocredito Centrale e dalla Banca Europea	296.452.948.780
Investimenti in titoli	81.957.218.281	Fondi di accantonamento e ammortamento	16.418.775.294
Altre partite	158.115.404.831	Altre partite	115.817.200.333
	1.899.248.241.440	Utile netto	8.042.812.941
			1.899.248.241.440
Impegni verso terzi	429.098.596.000	Impegni verso terzi	429.098.596.000
Conti d'ordine	110.085.703.729	Conti d'ordine	110.085.703.729
	2.438.432.541.169		2.438.432.541.169

Isveimer
Istituto per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale. Ente di Credito di Diritto Pubblico NAPOLI

Credito Italiano 75

Il Credito Italiano ha assolto anche nel 1975 il ruolo che compete ad una banca di grandi dimensioni nel quadro dell'economia del Paese ed in quello dei rapporti con l'estero, in un momento in cui i condizionamenti di una difficile congiuntura hanno reso più complessa la funzione bancaria.

L'attività del Credito Italiano in Italia si è sviluppata in misura rilevante in tutti i settori. Accentratamente è stato il dinamico intervento della banca nel lavoro internazionale, dove sono state colte le possibilità offerte dall'andamento delle correnti di scambio e dell'intermediazione più propriamente finanziaria.

Come risulta dal Bilancio, l'utile netto dell'esercizio è stato di lire 7.829.324.066, in base al quale l'Assemblea ha stabilito di assegnare lire 2.500 milioni alla Riserva, che sale così a 23 miliardi, e di distribuire un dividendo del 12% (pari a lire 60 per ogni azione da lire 500 nominali).

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1975	
ATTIVO	(in milioni di lire)
Cassa e Fondi presso Banche	L. 3.328.930
Titoli di proprietà	L. 2.828.671
Portafoglio	L. 481.336
Riporti	L. 9.503
Conti correnti con clienti e corrispondenti	L. 3.864.433
Partecipazioni	L. 72.170
Immobili, Impianti e Mobili	L. 124.628
Effetti all'incasso e varie	L. 253.512
	L. 10.963.183
Crediti di firma	L. 849.853
Titoli e cambi a termine e a consegna	L. 1.166.308
Conti d'ordine	L. 3.932.823
	L. 16.912.167

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1975	
PASSIVO	(in milioni di lire)
Capitale	L. 45.000
Riserva	L. 20.500
Riserva per conguaglio monetario	L. 29.637
Avanzo utili esercizi precedenti	L. 147
Fondo riserva tassata	L. 62.124
Fondi vari per rischi su crediti	L. 103.982
Fondo oscillazione valori	L. 35.000
Raccolta	L. 9.866.308
Conti anticipi con l'Istituto di emissione	L. 148
Fondo liquidazione personale	L. 173.593
Fondo imposte e tasse	L. 42.430
Fondi vari	L. 18.500
Fondi di ammortamento	L. 41.151
Altre passività	L. 516.834
Utile netto dell'esercizio	L. 7.829
Conti impegni, rischi e d'ordine	L. 5.948.984
	L. 16.912.167



Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi dopo l'Assemblea, ha confermato nella carica di Presidente il Signor Silvio Gozio e nella carica di Vice Presidente i Signori Michele De Micheli e Leo Solari. Il dividendo è pagabile presso tutte le Filiali del Credito Italiano, della Banca Commerciale Italiana, del Banco di Roma, della Banca Nazionale del Lavoro, del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, contro stacco dai certificati azionari della cedola numero 10.

La persona obesa sarebbe portata a dire bugie

Le diete « personalizzate » preparate col computer, sulla base di dati inviati per posta, non possono portare ad alcun risultato, anzi rischiano di essere dannose. Lo afferma una nota dell'Istituto nazionale della nutrizione, a proposito dell'insegnamento, recentemente reclamizzato, di una dieta per combattere l'obesità preparata da un computer. L'insegnamento, sulla base dei pochi ed insufficienti dati richiesti, è quantomeno inattendibile e superfluo considerare i segni di fede, senza effettuare opportuni controlli, i dati forniti dello stesso paziente, quando l'esperienza insegna che l'obesità è portata a falsare le notizie riguardanti la propria attività, le proprie abitudini alimentari ecc. »