

Risoluzione unitaria alla Camera

Nella politica tributaria serve una svolta

ROMA — La commissione Finanze e Tesoro della Camera ha discusso e approvato una risoluzione che, partendo dall'esame relativo alla questione degli accertamenti fiscali, giunge a meglio precisare le linee che il governo dovrà seguire in ordine ai problemi generali della politica tributaria. Il documento approvato ha per titolo un grande rilievo, come hanno sottolineato anche il ministro Fanfani e il compagno D'Alema, presidente della commissione.

La risoluzione è stata illustrata dal compagno Bernardini, che è primo firmatario del documento, insieme all'on. Emilio Rubli (dc) ed al compagno Colucci del Psi. Bernardini ha insistito sul carattere unitario della risoluzione, che ha avuto anche l'adesione dei socialisti, degli indipendenti di sinistra e della SVP.

Importante accordo economico firmato a Mosca

Crediti dell'Italia all'URSS per 650 milioni di dollari

Più rilevante la presenza italiana nei settori sovietici della chimica e dell'acciaio — Verso nuove e più estese forme di collaborazione fra i due Paesi

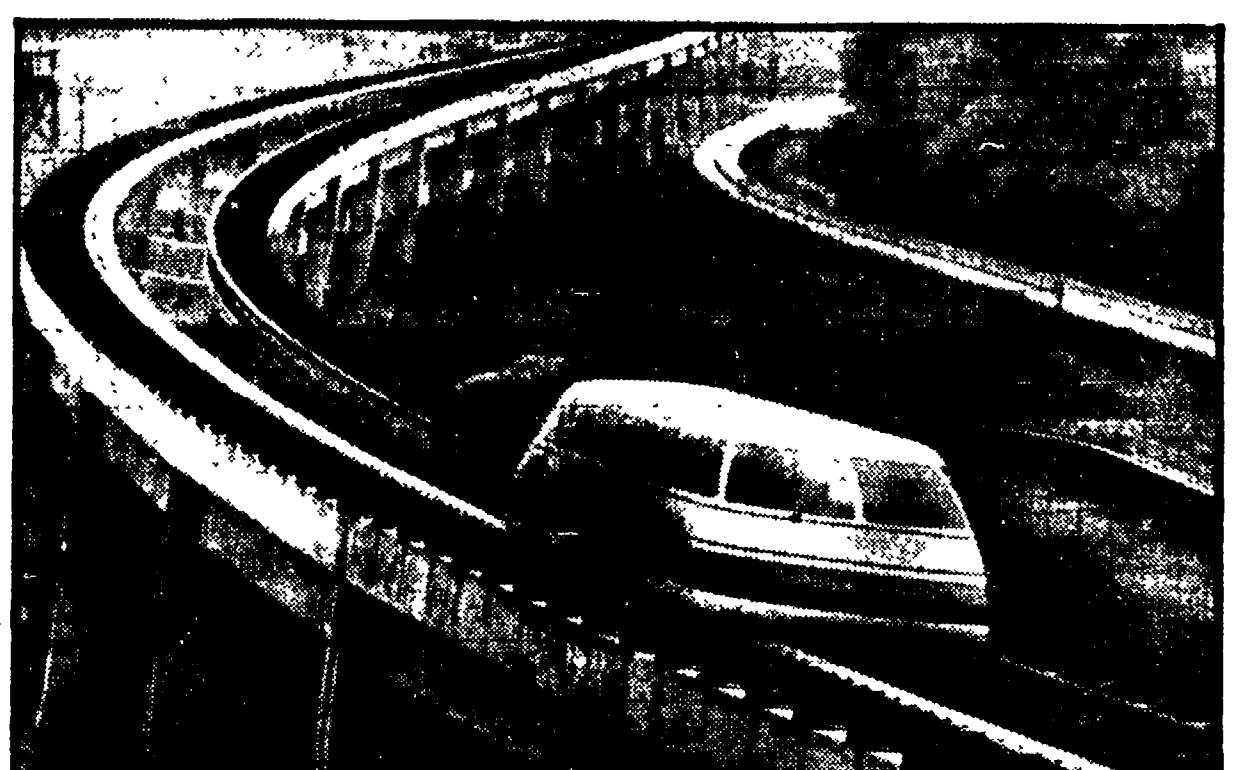
Dalla nostra redazione

MOSCA — Il primo ministro dell'URSS, Kossighin, ha espresso al ministro del commercio estero, Rinaldo Ossola, (che ha firmato con il collega sovietico Patolicev un accordo per la concessione all'URSS di un nostro credito di 650 milioni di dollari per il triennio 1977-1979) il più vivo apprezzamento dell'Unione Sovietica per l'alto grado di collaborazione raggiunto dai

due paesi nel campo economico e industriale. Ha anche sollecitato nuovi e più intensi contatti nel quadro dello sviluppo della politica di amicizia e cooperazione.

Ossola, riferendosi allo « sforzo » compiuto dall'Italia per aprire la nuova linea di credito (una di 900 milioni di dollari è stata già esaurita) per fornire all'URSS nel primo semestre 1976 e pur facendo presenti i problemi della nostra economia (necessità

di riequilibrare la bilancia dei pagamenti) ha insistito sul grande interesse che vi è da parte italiana per avviare ulteriori scambi ed essere presente in modo sempre più consistente, nel mercato sovietico.



Un treno del futuro, ma è futuristico rispetto alla arretratezza delle strutture delle FS

Proseguiamo il viaggio attraverso le strutture (arretrate) dello Stato

Perché è inutile l'orario ferroviario?

I ritardi dei treni viaggiatori si possono calcolare con l'orologio, per i treni merci è invece necessario il calendario - Aperto ieri alla Commissione Trasporti della Camera il dibattito sul futuro delle Ferrovie - A colloquio con il compagno Lucio Libertini

ROMA — Come un treno, la crisi delle Ferrovie italiane scorre su due rotte: una finanziaria, l'altra di funzionamento. Guardiamo il deficit: è di 2.000 miliardi di lire quello cosiddetto reale. Il deficit « formale » (considerando i contributi del Tesoro) è di mille miliardi. Anche se l'azienda ferroviaria è produttrice di servizi pubblici, lo obiettivo non è quello, quindi, del pareggio di bilancio — qui siamo però al livello di guardia.

Serve, quindi, a ben poco parlare di tariffe troppo basse o della giunta degli scenti. Per riequilibrare il deficit bisognerebbe, infatti, portare il costo dei biglietti ad un livello di gran lunga superiore a quello praticato nei Paesi della Comunità. D'altro canto l'incidenza degli scenti (anche se la materia delle concessioni va riorientata, come ha chiesto la Commissione Trasporti della Camera) è pressoché inconsistente: 28 miliardi dei quali 15 rimborsati dal Tesoro.

L'altra faccia della crisi, le defezioni, secondo i dati delle Ferrovie, quest'estate i treni viaggiatori (non locali) che hanno marciato in orario o con un ritardo massimo di cinque minuti sono stati il 63,9 per cento del totale. Nel settore merci i ritardi si calcolano in settimane dagli uffici contabili che il ciclo medio di utilizzazione di un carro merci è il doppio di quello che si registra nel resto d'Europa. Il che significa che il nostro Paese ha bisogno del doppio di materiale rotabile. Appartiene, d'altronde, all'Italia un altro primato negativo: quello di trasportare su rotaia soltanto il 22 per cento delle

merci (l'altro 78 per cento è requisito dalla strada, mezzo certo più costoso ma ben più rapido). Le Ferrovie, è noto, pagano le spese di una scelta fatta trent'anni fa e seguita poi con molta pervicacia: quella di « privilegiare » la strada. Un solo dato: gli investimenti per il trasporto effettuati nel '75 sono stati assorbiti per il 91% dalla strada. Ed ecco che i due binari della crisi non corrono più paralleli ma si intrecciano. Il deficit si spiega per gran parte con il cattivo funzionamento e con la progressiva paralisi del traffico ferroviario. Il 70 per cento del traffico viaggiatori si svolge sul 23 per cento della rete. Gli impianti insomma sono sottoutilizzati (la percentuale di utilizzazione è calcolabile intorno al 40 per cento). Dietro questa cifra c'è un congegno di traffico su alcune linee e direttrici e il conseguente abbandono e declassamento del resto della rete.

Come uscire dal tunnel della crisi finanziaria? Come far funzionare le Ferrovie? Il governo nel dicembre dello scorso anno avrebbe dovuto presentare il piano delle Ferrovie per gli anni '78-'90. Impegno questo non mantenuto. Al Parlamento è stato invece trasmesso un piano redatto dall'azienda delle FS. Su questo documento la Commissione Trasporti, attraverso un suo comitato, ha aperto una gigantesca indagine durata circa dieci mesi. All'indagine sono stati interessati le Regioni, i sindacati, le industrie che costruiscono materiale rotabile, la Confindustria, il mondo universitario. Abbiamo raccolto — mi dice il compagno Libertini, presidente della commissione — ar-

mati di documenti ». Il frutto di questo lavoro è condensato e sintetizzato in una relazione dello stesso Libertini — illustrata ieri in Commissione — e un fascicolo voluminoso di allegati. Il dibattito si concluderà con un voto che voterà il governo nelle scelte per le Ferrovie e di riflesso per l'intero settore dei trasporti. Libertini pone l'accento — oltre che sui contenuti di questa indagine — sul metodo seguito: le proposte che la commissione presenta sono il risultato di un dibattito serrato e democratico.

Il punto di partenza è stato il piano messo a punto dall'azienda. La prima osservazione di Libertini riguarda il carattere « aziendalistico » del piano. Intanto interviene soltanto sui 16 mila chilometri di linea gestiti direttamente ignorando i 4 mila in concessione. Anche le linee gestite direttamente vengono selettivamente. Vediamo come. « Il piano — è Libertini che parla — individua una rete nazionale nazionale costituita da 33 itinerari per complessivi 8.571 km e da ulteriori 30 itinerari sussidiari per complessivi 2.234 chilometri, per un totale quindi di 10.805 chilometri. Restano esclusi gli altri 5.272 chilometri pari al 27,7 per cento della rete, a scarso traffico, per i quali l'azienda, in sostanza, consiglia l'abbandono ». A ben guardare poi ci si accorge che gli investimenti sembrano interessare soltanto una parte dei primi 33 itinerari concentrandosi su una rete di circa 4.000 chilometri. Insomma nulla di nuovo: si parte dalla domanda, di trasporto esistente, si investe su quel-

ALLA COMMISSIONE PER IL MEZZOGIORNO

Petrilli presenta elenchi generici non scelte

ROMA — Il presidente dell'IRI Petrilli, ascoltato ieri dai membri della commissione parlamentare per il Mezzogiorno ha distribuito meriti e demeriti, elencato difficoltà, ripetuto vecchi programmi, ma ha innanzitutto confermato la verità che si conosceva da tempo: l'IRI non ha programmi, non ha una strategia di politica industriale, non ha idee per il Mezzogiorno, è al rimorchio della crisi economica.

I meriti sono naturalmente: quelli dell'IRI che dal '71 al '75 ha investito nel Mezzogiorno 5.740 miliardi di lire, più del doppio rispetto al quinquennio precedente; ha completamente sostituito la iniziativa privata; ha creato nel Mezzogiorno, sempre dal '71 al '75, 57 mila nuovi posti di lavoro (ma sarebbe più esatto dire che li ha presi

dai settori privati, come nel caso di quelli della Cirio o della Star). I demeriti sono quelli della crisi economica che ha gettato in gravi difficoltà tutti i settori produttivi dell'IRI, ne ha aumentato lo indebitamento, ha ridotto i meriti (come nel caso della cantieristica) e quelli del « quarzo economico e della politica economica » del governo; mancando questa ultima, infatti, l'IRI è stato privato della guida necessaria per decidere esso che cosa fare.

Certo, molte delle difficoltà denunciate per la ennesima volta da Petrilli sono reali; ma nemmeno questa volta nelle sue parole si profila il più piccolo sforzo per superare: c'è un pericoloso adagiarsi nell'esistente, senza impennate e senza slanci. Come sono guardati i punti più

« caldi » della situazione meridionale? Per l'Italsider di Bagnoli si resta nel vago di un progetto di ristrutturazione ancora segnato però dalle « incertezze » sulla « normativa urbanistica » della zona; per le decisioni sull'impianto di acciai a Gioia Tauro si aspettano le conclusioni del gruppo siderurgico (e nel frattempo il sottosegretario al bilancio rilancia la proposta di tanti centri turistici nell'area calabrese come dire che un posto di dipendente alberghiero è esaltante); la stessa cosa di uno nell'industria e che una fabbrica è la stessa cosa di un albergo; per l'Alfa Sud Petrilli è ancora ferrea la sua denuncia del comportamento « anomalo » delle maestranze; per le aziende Sme ha parlato di risanamento delle situazioni aziendali compromesse ma non ha

detto in che modo, ha anzi evitato accuratamente qualsiasi discorso di integrazione industria-agricoltura. Per le altre situazioni, centri navali, Aerialia, elettronica, niente di più che una elencazione di generici intenti. Petrilli ha escluso che, nella situazione attuale, il gruppo possa incrementare l'occupazione, mentre è impegno prioritario la difesa dei « posti di lavoro esistenti ». Ma il presidente dell'IRI ha anche escluso che nella attuale congiuntura economica si possa andare ad un allargamento reale della base produttiva nel Sud. A questo proposito, anzi, la sua esposizione ha privilegiato ancora il peso delle incentivazioni e favore di quelli che investono nel Sud piuttosto che l'indicazione di precise scelte strategiche di politica industriale.

Conversando con i giorni, il compagno Ferrarini lo membro della commissione ha detto che l'esposizione di Petrilli richiede « necessariamente una ulteriore riflessione che dovrà condurre anche a profonde modifiche delle linee proposte, per renderle coerenti con una reale logica di sviluppo ». Ferrarini ha aggiunto che « occorrerà finalmente giungere a concrete indicazioni riguardo ai piani di settore da cui dipende la riconversione e il potenziamento dell'apparato pubblico dell'area napoletana e delle regioni meridionali ». Ferrarini ha ricordato che sulle questioni sollevate da Petrilli e, innanzitutto, dal movimento in atto, il confronto con il governo — esplicitamente richiesto dalle forze politiche della Campania — si farà più serrato.

Ottomila rimborsi per l'abolizione del cumulo

ROMA — Circa ottomila rimborsi a favore di contribuenti che vantano crediti di imposta sono stati effettuati nelle scorse settimane dagli uffici finanziari dello Stato applicando, per la prima volta, il nuovo e più rapido sistema dell'invio di un vaglia cambiario della Banca d'Italia direttamente al domicilio del destinatario. Si prevede che entro i primi mesi del prossimo anno potranno essere spediti tutti i rimborsi relativi alle dichiarazioni presentate nel 1974.

la borsa

Dalla nostra redazione

MILANO — Giornata di migliori in borsa, e fra tutti i titoli Montedison, che stanno recuperando le gravi perdite subite lunedì. Prognosi di ieri però i titoli Fiat (in un contesto di scambi in lieve aumento) verso i quali si sono avute iniziative sia pure prudenti del denaro a seguito delle positive notizie sul risultato del bilancio 1977. Voci non confermate parlano anche di operazioni sul capitale. I due titoli FIAT migliorano di oltre il 2 per cento e le FT di circa il 3. Le Montegemina recupera-

l'altro recupero Montedison FIAT in rialzo

interessi « concorrenti » che premono per indebolire la partecipazione pubblica e per dare una soluzione privatistica anche all'Ente che dovrà gestire le azioni pubbliche in Montedison. Nessuno in borsa, crede alla « pace chimica », fra Montedison e SIR, oltre che con ANIC. Occorre però tenere presente che gli speculatori « allo scoperto » sono tornati in auge dopo l'abrogazione della famosa sentenza contro le vendite senza deposito di titoli di controvalore.

L'EUROPEO Tutti gli identikit Dopo gli attentati di Torino e Genova, sono ricercati 14 brigatisti: ecco le loro facce. Chi sono? Dove vogliono arrivare? Come fermarli?

Arabi in rivolta L'incontro tra Sadat e Begin ha segnato una svolta per la pace in Medio Oriente. Ma i paesi arabi sono divisi e prendono le distanze dall'Egitto.

Dissenso a Venezia Polemiche e immagini della Biennale 77. Qual è il bilancio? Successo o fallimento? Come conciliare cultura e potere, libertà e socialismo?

I piaceri del Crazy Horse Spogliarello a porte aperte: il celebre spettacolo parigino si trasferisce sullo schermo e migliaia di spettatori fanno la fila ogni giorno per vedere il film.

L'EUROPEO

JORGE AMADO DONA FLOR E I SUOI DUE MARITI Lutto e carnevale a Bahia. Ritorna Amado col suo nuovo grande romanzo e col suo vivace senso della vita.

GARZANTI Nella Terra del Mar Rosso: L'ERITREA L'ANTROPOLOGIA DI UN PAESE CANCELLATO DALLE CARTE GEOGRAFICHE

Y. W. YEMANE NELLA TERRA DEL MAR ROSSO: L'ERITREA

REGIONE PIEMONTE L'Amministrazione Regionale bandisce la selezione per la ricerca di n. 5 Laureati in Scienze Geologiche con esperienza in discipline geologiche applicative e di n. 3 Laureati in Ingegneria Civile con esperienze in discipline idrauliche e geotecniche, da assumere in via provvisoria presso gli Uffici Regionali, con l'attribuzione del livello parametrico corrispondente alla qualifica regionale di Istruttore, per il settore di attività della pianificazione e dell'assetto idrogeologico del territorio.

ASCUGANO - ESSICANO - SCELANO riscaldatori istantanei ARCOLHERM a gasolio CENTRI DI VENDITA NAZIONALI: arcom BOLOGNA: tel. 051/433709 arcom FIRENZE: tel. 055/714480 arcom MILANO: tel. 02/3560355 arcom NAPOLI: tel. 081/487742 arcom ROMA: tel. 06/224503 arcom TORINO: tel. 011/3358180 arcom VERONA: tel. 045/590491

itasturjet IL MESTIERE DI VIAGGIARE. agenzia specializzata per viaggi in URSS Carlo Benedetti