

Ricomincia lunedì il cammino della legge finanziaria

Ieri al Senato «anticipo» della discussione con una relazione di Ferrari Aggradi - La questione dei tempi di approvazione

ROMA — Dopo uno stop di ventun giorni la legge finanziaria è tornata sui banchi parlamentari. Ieri mattina la Commissione bilancio del Senato ha ripreso l'esame del documento economico dopo l'interruzione forzata prodotta dalla crisi di governo. È stato un approccio veloce, solo l'introduzione della discussione vera e propria che dovrebbe cominciare all'inizio della prossima settimana. Così, almeno, ha deciso l'ufficio di presidenza della Commissione stilando il calendario di avanzamento della finanziaria e giudican-

do opportuno riprendere l'esame dei singoli aspetti della legge solo dopo la conclusione della discussione sulla fiducia al governo; L'«anticipo» di ieri è stato affidato ad una relazione del presidente della Commissione, il democristiano Ferrari Aggradi e ad una breve introduzione del «co-relatore», Vincenzo Carollo, anche lui democristiano. Secondo quanto stabilito dalla riunione del capigruppo di Palazzo Madama l'approvazione della finanziaria da parte del Senato potrebbe avvenire entro il sette dicembre. Due

giorni dopo il documento del governo potrebbe passare alla Camera. A questo punto si profila molto concretamente la possibilità che il bilancio dello Stato non venga approvato entro il termine previsto del 31 dicembre e si debba ricorrere, quindi, all'esercizio provvisorio. Possibilità presa di nuovo in considerazione anche ieri dal ministro del Tesoro Giovanni Goria in un'intervista al Gr2: se non saranno rispettati i tempi — ha detto in sostanza — il governo si dovrà «attrezzare per affrontare una situazione spiacevole» anche varando alcuni decreti. Goria dice di ritenere utile un dialogo con il Pci sui contenuti della legge, ma non è disposto ad alterarne la «qualità», «cosa che deriverebbe da un compromesso». Nella relazione di ieri mattina al Senato Ferrari Aggradi ha illustrato di nuovo i contenuti della finanziaria insistendo sulla necessità di far ruotare la manovra economica intorno all'obiettivo della riduzione del disavanzo che, come è noto, l'anno prossimo supererà i 110 mila miliardi. Secondo il presidente della Commissione bilancio, centrale è la ricostituzione di tutto il sistema dei trasferimenti. Lo Stato impegna per questa voce il 48 per cento di tutta la spesa prevista. È sui destinatari di questi trasferimenti che il senatore democristiano ha puntato l'indice accusatore sostenendo che essi spesso assumono impegni per somme superiori alle loro risorse lasciando allo Stato l'onere di intervenire per colmare la differenza. Affrontando l'aspetto delle entrate Ferrari Aggradi ha prospettato l'eventualità di introdurre un'imposta patrimoniale ordinaria e di concedere una qualche capacità impositiva agli enti locali. Gli assessori delle maggiori città italiane, intanto, si sono riuniti ieri a Torino per valutare gli aspetti della manovra economica del governo che più li riguardano: la finanza dei grandi comuni — hanno detto — «ha caratteristiche peculiari incompatibili con i vincoli e l'indiscriminata uniformità del progetto di legge finanziaria».

E dicono «no» 200.000 firme di donne

ROMA — La firmeranno in 200.000. Tutte donne. È una petizione nazionale lanciata dalle donne comuniste per raccogliere le ragioni al femminile contro la legge finanziaria. Le firme raccolte verranno consegnate il 29 novembre da delegazioni delle diverse regioni italiane al capigruppo delle forze politiche, ai presidenti di Camera e Senato e al presidente del Consiglio. Il giorno dopo, il 30 novembre, 50.000 donne da tutta Italia si ritroveranno a Roma per una grande manifestazione. «La legge finanziaria '86» — è scritto nel documento — «è inutile per risolvere i problemi economici e finanziari del paese ed è particolarmente ingiusta». «In modo particolare — si sostiene — la legge finanziaria colpisce i diritti delle donne al lavoro, alla pari dignità, alla maternità e quindi gli interessi reali del paese». Tra l'altro, la petizione chiede di cancellare «le norme con cui si attacca il valore sociale della maternità, facendo pagare alle lavoratrici l'8,65% di contribuzione sociale sulla indennità di maternità e stabilendo aumenti indiscriminati dei ticket anche per le prestazioni sanitarie che riguardano contraccezione, maternità, parto».

Brevi

Sparisce dalle tessere '86 la sigla Fim

ROMA — Accordo tra Fiom, Fim e Uilm, per dividere le risorse finanziarie a partire dal prossimo marzo. Restano, però, consigli di fabbrica e delegati unitari.

Supera il 30% la quota familiare Falck

MILANO — È la famiglia, la principale azionista del gruppo siderurgico. Lo ha precisato Giorgio Falck, smentendo indiscrezioni secondo le quali Falck sarebbe sceso a circa il 20%.

Lucchini favorevole a Mediobanca privata

ROMA — Il presidente della Confindustria ritiene necessario privatizzare per conservare un gioiello, altrimenti destinato a rovinarsi. Insomma, un sostegno alla proposta di Altissimo. Fra il ministro dell'Industria e Darda, che è contro la privatizzazione, si è collocato ieri il Pci. Le decisioni, comunque, saranno prese a fine mese.

Oggi Militello presidente dell'Inps

ROMA — Stamane alle 10 il consiglio di amministrazione con l'insediamento del nuovo presidente. Insieme a Giacinto Militello, sarà presente anche il ministro del Lavoro, Gianni De Michelis.



I trasporti tra un presente disastroso e un futuro incerto / 4

«Per le ferrovie farei...»

La parola a ministro, esperti e politici

Si può dare in trenta righe una ricetta per i trasporti? Il ministro Claudio Signorile, il responsabile del settore della Direzione del Pci, Lucio Libertini, il segretario generale della Filit Cgil, Lucio De Carlini e un esperto del

Politecnico di Milano, Ernesto Stagni, ci provano. I suggerimenti avanzati sono diversi, spesso molto distanti. Concordano su un punto: per questo pezzo delicato ed importante della vita collettiva non bastano più piccole

correzioni ed aggiustamenti. Occorre un'inversione di tendenza, occorrono cure da cavallo. Perché anche per i trasporti, e soprattutto per le ferrovie, siamo ormai ad un bivio...

CLAUDIO SIGNORILE

ministro dei trasporti

«È solo questione di mentalità»

Gli ultimi due anni sono stati caratterizzati da una grande vivacità di dibattito e di iniziative nel campo dei trasporti: il piano generale, il master plan europeo, la riforma delle ferrovie, il rifinanziamento del piano Integrativo Ff.Ss., i passi avanti compiuti dal ponte sullo Stretto, i progetti mirati per le cinque maggiori aree metropolitane, il finanziamento per i sistemi aeroportuali di Roma e Milano e così via. È difficile, in un settore così complesso e così bisognoso di interventi, ridurre tutto in termini di ricette o di priorità. Si può comunque individuare un dato comune a tutte queste azioni: la necessità di cambiare la politica e la cultura dei trasporti, che fino a poco tempo fa era dominata dalla separazione tra le

varie modalità, il che portava alla crescita di interessi spesso conflittuali, con la conseguenza di impedire la crescita di un sistema omogeneo di trasporti, di creare sprechi e disconomie, di mettere in concorrenza l'una modalità contro l'altra. Dunque, è questo che bisogna fare: trasformare una mentalità, cambiare una cultura, convincere che il sistema dei trasporti è un insieme di segmenti che devono essere collegati, non interrotti, se si vuole garantire la fluidità delle linee, e che il suo esito finale non è semplicemente un servizio prestato al cittadino o all'operatore economico, ma un vero e proprio prodotto fornito privilegiando le convenienze complessive.

LUCIO LIBERTINI

della Direzione Pci

«E se passasse il vecchio modello?»

Conosciamo tutti la posta in gioco. Si tratta di passare da un sistema dei trasporti caotico (un non sistema, a dire il vero) cresciuto all'insegna del predominio indiscriminato della motorizzazione privata, ad un sistema integrato e internodale, che abbassa i costi, oggi assai più alti che in altri paesi industriali; attivizzi l'uso delle risorse: favorisca il riequilibrio del territorio e la salvaguardia dell'ambiente. E

sappiamo che, per andare in una tale direzione occorre rilanciare le ferrovie (che in Italia trasportano l'11 per cento delle merci e altrove il 30-38 per cento), e sviluppare l'economia marittima, oggi incredibilmente depressa. Qualche anno fa i comunisti erano soli a sostenere queste tesi, che oggi vedono convergere gli esperti. E questa convergenza ha prodotto anche leggi, progetti, piani di riforma, e persino un grande

finanziamento per le ferrovie, per 35 mila miliardi di investimenti. Perché, allora si segue il passo, e anzi si torna a parlare di «rami secchi ferroviari» e c'è chi vuole riproporre il vecchio modello? Questioni di cultura, di mentalità? Certo, ma, soprattutto questioni di governo. Per dire pane al pane, occorre riconoscere che anche negli ultimi anni abbiamo avuto due ministri del Trasporti Formica e Signorile che si

sono mossi per la riforma. Ma, alla fine essi sono stati bloccati da Andreotta e da Goria. È davvero difficile fare le riforme quando la potenziale maggioranza riformista è divisa, e l'equilibrio globale del governo è spostato a destra. Noi continueremo a batterci, e a ricercare su ogni tema convergenze positive. Ma la svolta richiede una diversa direzione politica e, comunque le convergenze e la ripresa delle forze riformatrici.

LUCIO DE CARLINI

sindacalista Cgil

«Si spende troppo, si produce poco»

Due mi sembrano i nodi generali irrisolti, anzi aggravati. 1) Il deficit produttivo delle FS. Certo, le FS costano troppo alla collettività (da 10 a 12.000 miliardi l'anno). Ma il grave è che a questo impressionante e crescente deficit di spesa non corrisponde un'inversione di tendenza produttiva. Eppure le carte da giocare ci sono: riforma FS, piano integrativo, piano generale dei trasporti. Si tratta solo di occasioni che vanno perdendosi nel micidiale tran-tran burocratico-ministeriale che oggi caratterizza FS e Ministero? Sembra di sì, se si pensa che mentre attendiamo ancora il nuovo Consiglio d'amministrazione FS, l'azienda pare capace — per il 1986 — di certezze solo dai tagli dei rami secchi (o «superflui», come dice l'ineffabile prosa ministeriale). Noi vogliamo che le FS, invece, abbiano piani di sviluppo, di competitività commerciale, di integrazione con altri modi di trasporto, di incre-

mento della produttività. Un'azienda riformata che al suo primo giorno di attività — 1° gennaio 1986 — parta con 1055 km di rete in meno celebra solo il suo declino, non il suo possibile sviluppo produttivo. 2) Il nesso trasporti-territorio-qualità della vita viene visto come centrale da un nuovo «genio comune» che associazioni di utenti e di ambientalisti giustamente vogliono rappresentare. E invece ogni atto concreto (dalla finanziaria ai piani di viabilità di troppe città) va in direzione contraria, fino al diradarsi dei servizi pubblici e all'assenza di grandi aziende del trasporto locale. Certo che bisogna spendere meglio, ma sarà impossibile uscire dalla «invisibilità» dei trasporti nelle grandi aree urbane se non si parte da un vincolo di qualità ambientale che oggi deve privilegiare il mezzo pubblico rispetto a quello privato. Senza questo «prius» non c'è soluzione aziendale che tenga.

ERNESTO STAGNI

del Politecnico di Milano

«Camionali e più treni merci»

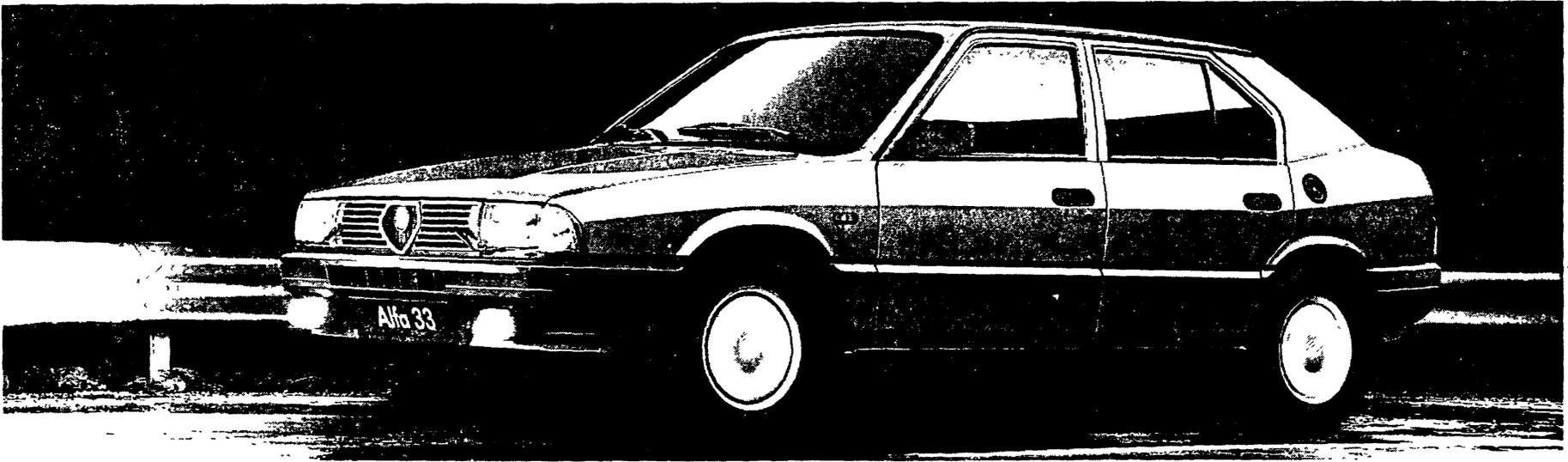
Sono prioritari i problemi del traffico merci: occorre mettere in grado le ferrovie italiane e la navigazione di cabotaggio di aumentare o, almeno conservare la porzione di merci trasportate in confronto al continuo aumento del traffico merci stradale. È comunque prioritaria la necessità di adeguare la rete stradale e autostradale specie sulle grandi direttrici: si impone il problema delle «camionali» sia per evitare strozzature (per esempio sulla traversata dell'Appennino) sia per ri-

mediare alla crescente pericolosità del traffico promiscuo tra autovetture e autocarri di grande portata. Un altro problema prioritario è quello delle città, dove la convivenza fra autovetture e autobus porta alla congestione alla paralisi e al decadimento dell'insediamento urbano. Soltanto la metropolitana, come ha dimostrato l'esempio di Milano, può portare un radicale miglioramento dei servizi pubblici. Ma occorre che l'esempio sia seguito da altre città grandi e intermedie. Occor-

rono sistemi innovativi, con costi accessibili alla finanza pubblica come la metropolitana leggera o le tramvie in sede protetta. Ugualmente prioritari sono due problemi di carattere generale: l'utilizzazione della spesa pubblica, dove occorre una decisa inversione di tendenza per le FS: non è ammissibile che le Ferrovie continuino ad assorbire

sempre maggiori quote di spesa pubblica e a svolgere porzioni sempre minori di traffico nazionale. Ed infine il problema della difesa della vita umana: non è ammissibile subire la perdita di diecimila vite all'anno come prezzo di un sistema di trasporto e di un'attività industriale, come oggi è il traffico stradale che ormai ha assunto una funzione economica assolutamente preponderante.

A cura di Daniele Martini
FINE — (I precedenti articoli sono apparsi il 27 e 29 ottobre e il 2 novembre)

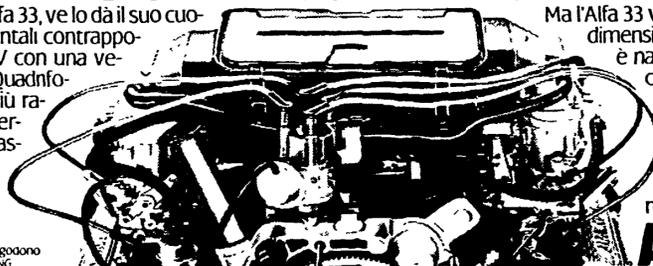


Alfa 33 • Oro Motore boxer da 95 CV Velocità max 178 kmh

IL BOXER E' DI RAZZA.



Molto di quello che chiedete ad un'Alfa 33, ve lo dà il suo cuore: il motore boxer a 4 cilindri orizzontali contrapposti. Da 79 CV nella 13 berlina, a 105 CV con una velocità massima di 185 km/h nella 1.5 Quadrifoglio Verde, è una delle realizzazioni più razionali nella tecnologia motoristica. Perché boxer vuol dire equilibrio delle masse in movimento e maggiore silenziosità. Cioè una vita più lunga per il motore e un confort migliore per voi.



Ma l'Alfa 33 vi darà molto anche nel resto. Perché, grazie alle dimensioni contenute e al baricentro più basso del boxer, è nata un'auto dal design compatto e aerodinamico, con un interno comodo e spazioso, che alla linea e alla sportività abbina sicurezza e tenuta. Proprio quello che vi aspettate da un'Alfa Romeo. Per questo, guidando la vostra Alfa 33, apprezzerete ancora di più il suo motore. Perché un'auto che nasce per viaggiare veloce e sicura, nasce intorno al suo cuore. Come il boxer: un cuore di razza.

ALFA 33. UNO STILE DI GUIDA.

Tutte le Alfa 33 sono coperte da 1 Supergaranzia 1+3+6 e godono delle facilitazioni ALFA ROMEO CREDIT ALFA ROMEO LEASING

Alfa Romeo