L'incontro a Roma dell'area di minoranza
Tutte le ragioni del «no» alla maxi-intesa
Giudicate grottesche le tesi di Bruno Trentin
circa la possibilità di far crescere i salari

È vero: i «duri e puri» della Confindustria
puntano ad un sistema senza regole, perciò
l'intesa è sbagliata e anche «avventurista»
Manifestazione a settembre con i consigli

Bertinotti: «Alternativa sul salario»

«Essere sindacato» chiede un congresso straordinario Cgil

Dalle consultazioni una pioggia di «sì» e qualche «no»

ROMA Il «sì» al maxi-accordo che riforma la contrattazione sta prevalendo nettamente sul «no». È quello che trapela dai dati resi noti ieri dalla Cgil. I verbali con la registrazione delle votazioni stanno affluendo da tutta Italia. La macchina si è messa in moto. Non verrà toccato l'intero mondo del lavoro (per far questo bisognerebbe ricorrere alle strutture dello Stato), ma sarà pur sempre un test di massa, una inedita prova di democrazia. Lo stop dovrebbe essere prima del 22 luglio, data fissata per la firma o meno dell'intesa, ma può darsi che venga spostata a sabato 24. Ma vediamo i risultati pervenuti ieri. Spicca quello della **Cornelianì** di Mantova, proprietario il presidente della Federtessile: 485 i sì, 39 i no e 39 gli astenuti. Un'altra zona tessile, quella di **Biella**, registra un 75% di sì sui primi lavoratori consultati in 12 aziende. E nella zona di **Prato** (464 lavoratori consultati in 7 aziende) il sì ha raggiunto quota 95%. Sono cifre che dimostrano alte adesioni soprattutto nelle piccole aziende, spesso in balìa di padroni leghisti. Alla **Monti** di Treviso, 600 votanti: 92% ai sì e il 3% ai no, il resto astenuti. Alla **Tessile Cetraro** in Calabria (100 dipendenti) l'accordo passa all'unanimità.

Non tutto però fila così liscio. Le bocciature ci sono. È il caso della **Oreal** di Torino dove hanno votato 280 dei 500 dipendenti e i no sono stati 241 contro i 25 sì. Ed è il caso della **Motorizzazione torinese**: su 200 dipendenti, 50 i votanti e ai no il 55%. Consensi maggioritari, invece, sempre a Torino, alla **Sadem** (autoferrotramvieri) con il 69% ai sì e il 30% ai no. Alla **Nuova Siet** adesione unanime: 86 sì. E alle **Dogane** di Orbassano (25 votanti su su 162): 13 sì, 9 no, tre astensioni. E se da Torino passiamo tra gli edili della **Campania**, scopriamo la **Moccia Irme** di Benevento (23 sì e 2 astenuti), la **Fondis** di Napoli (28 sì, nessuno contrario, 35 gli addetti), la **Pomarici** di Napoli (28 sì, nessuno contrario, 23 gli addetti), la **Melito Ediliter** di Napoli (16 sì, nessuno contrario, 16 i partecipanti su 30 addetti). E in **Puglia**, al cantiere **Enel** di Ceramo (Brindisi) su 341 lavoratori, 311 sono i sì. Alla **Cervellati** di Ferrara i sì sono 194 e 6 i no. Alla **Sci** cantiere S.Agostino di Genova 23 i sì, tre i contrari e tre gli astenuti.

Ma ecco altre esempi di aziende medie. La **Aet** (gruppo Stet) di Benevento approva l'accordo con 102 sì e due astensioni (104 i partecipanti). Voto unanime tra i 400 dipendenti della **Snam Progetti** di Fano. Sì a larghissima maggioranza anche nelle aziende ceramiche del comprensorio di **Reggio Emilia**, nonchè alla azienda farmaceutica **Dow Chemical**.

Ma siamo solo all'inizio. A Milano, ad esempio avrà luogo il 19 il voto alla Falck di Sesto San Giovanni ed il 20 all' Alfa Romeo di Arese. A Torino oggi la consultazione tocca due sedi dell'Atm e due dell'Italgas, una Usl, l'Enel e la Gft. Quattro assemblee sono previste a Mirafiori. Tra le curiosità: il voto venerdì tra i dipendenti del Teatro Regio e della biblioteca nazionale e, giovedì, negli uffici del ministero del Lavoro. Un lavoro a tappeto, dunque. Sono impegnati nelle assemblee anche i dirigenti nazionali dei sindacati. Bruno Trentin sarà ad esempio il 15 luglio ai cantieri di Sestri Ponente mentre il 14 Guglielmo Epifani sarà alla Mondadori di Verona. Gli organismi dirigenti dei tre sindacati proseguono, intanto le loro riunioni nelle diverse provincie, ratificando l'intesa. È il caso del parere favorevole espresso a **Brindisi** e nei comprensori del **nord barese** e di **Lecce**. I Comitati Direttivi di Cgil, Cisl e Uil di **Benevento** hanno registrato 65 sì e due astenuti. Un attivo dei quadri e dei delegati della Cgil dell'**Umbria**, con Sergio Cofferati, ha poi approvato l'accordo con 124 voti favorevoli. Un secondo documento critico ha preso 23 voti. La posizione di «Essere sindacato» ha registrato 12 voti. E fanno sempre discutere i primi voti di Mirafiori per la scarsa partecipazione al voto. Una spia delle difficoltà del sindacato, anche se accompagnata dalla preminenza del sì? Molti fanno però osservare che il sindacato da secoli non gode alla Fiat di grande influenza. E aggiungono: quali sarebbero stati i commenti se, sia pure con la brutta registrazione delle assenze dal voto, fossero prevalsi i «no»? □*B.U.*

Congresso straordinario della Cgil, non per una «conta», bensì per conquistare il governo dell'organizzazione. La richiesta di «Essere sindacato», l'area di minoranza del sindacato. Bertinotti illustra le ragioni del «no» alla maxi-intesa vista come una controriforma del sistema contrattuale. L'appuntamento a settembre per la manifestazione indetta dai Consigli. Trentin? Tesi grottesche sul salario.

BRUNO UGOLINI

ROMA Sono gli «eretici» della Cgil, ma ora hanno ambizioni più alte, vogliono uscire dal ghetto della minoranza a vita. Un modo, anche se non lo dicono apertamente, per stoppare le velleità scissionistiche. Sono le donne e gli uomini di «Essere sindacato», l'area che fa capo a Fausto Bertinotti. L'analisi parte dal comportamento della Confindustria, quando Abete «faceva credere che si potesse non fare l'intesa». Un paradosso, dice Bertinotti. Esso nasceva dalla presenza di un «leghismo padronale», pronto ad osteggiare ogni forma di regolazione e centralizzazione. Quelli che Bertinotti chiama «i duri e puri» della Confindustria vedono le «regole» come impedimento alla libera impresa e vorrebbero rapporti sociali allo stato puro. Fautori della giungla, insomma. Qualcuno (anzi molti), potrebbero supporre che la conclusione conseguente dovrebbe essere quella di una difesa a denti stretti, da parte del mondo del lavoro e della sinistra, di quell'accordo. Invece no. Non solo l'accordo rimane sbagliato, dice Bertinotti, ma anche «avventurista». Esso è esposto ad una possibile «caduta da destra». Meglio respingerlo, dunque. Anche perchè, dal punto di vista sindacale, esso appare nocivo per i lavoratori. Non c'è, intanto, la scala mobile. A quanti obiettano che non c'era più da un pezzo, Bertinotti replica che è una tesi sostenuta da quanti prima non avevano impedito la cancellazione del meccanismo di indicizzazione dei salari. La piattaforma di Cgil, Cisl e Uil conteneva l'obiettivo di una forma larvata di riallineamento dei salari, ma è stata abbandonata. Quello che si è ottenuto ora al posto della vecchia scala mobile è inconsistente. Non c'è stato lo scambio, secondo Bertinotti, con una estensione della contrattazione. Tutto quanto contiene l'intesa (contrattazione aziendale collegata alla produttività, contrattazione biennale dei salari con riferimento anche alla inflazione reale precedente) è giudicato malissimo. La Confindustria avrebbe accettato il secondo livello solo perchè ora esso sarà impraticabile o obbediente ad una logica cogestionale.

Il leader di «Essere sindacato» Fausto Bertinotti

Sarà una contrattazione peggiorativa: «Lavorerai di più e prenderai di meno». La difesa del potere d'acquisto non è garantita. L'immagine è quella di un salario-lepre inseguita dai cani del sindacato, intenti a correre senza mai raggiungere la preda. La tesi di Trentin circa la possibilità, col nuovo sistema, di poter anche accrescere i salari rispetto all'inflazione reale, è giudicata «grottesca». E, naturalmente, anche il capitolo sulle nuove rappresentanze e quello sul lavoro interinale sono bocciati.

«Essere sindacato», fatto questo preambolo, non dice ai lavoratori «Tutti al mare», non snobba la consultazione. Critica però il carattere inaudito di questa chiamata in causa della base, le modalità, i «giuramenti» espressi dai Comitati direttivi (organismi, però, eletti democraticamente dai congressi e non designati). Le tesi della minoranza (minoranza della Cgil, non di Cgil-Cisl-Uil) non vengono, infatti portate in assemblea. «Essere sindacato» però non demorde, promette un volantinaggio di massa per dire «no». Non solo. Bertinotti introduce anche anche qualche elemento auto-critico. Auspica, infatti, «esperienze esemplari di lotta in cui vengano alla luce nuove logiche di piattaforma e di conflitto». Un modo per dire: «così si fa». Una intenzione costruttiva e non solo demolitrice, dunque. Bertinotti propone la nascita di una vera e propria piattaforma sindacale e sociale alternativa. Essa coinciderà con la manifestazione di settembre convocata da quelli che continuano ad essere chiamati i Consigli (con un riferimento agli anni settanta e un vero e proprio travisamento della storia: allora i consigli erano organismi Cgil-Cisl-Uil, composti da gente che votava Pci, Dc, Psi, eccetera). Tale piattaforma avrà al centro un elemento salariale. «Essere sindacato», nello stesso tempo, anche prendendo atto della sofferenza presente nella maggioranza della Cgil (il terzo polo di Lucchesi, Brutti ed altri) rilancia l'idea di un Congresso straordinario. Lo scenario è cambiato, rispetto al Congresso di Rimini, dice Bertinotti, e l'accordo porta oltrettutto al sindacato unico, caro alla Cisl, una scelta di tipo congressuale. Un Congresso non per andare dal 15 al 18%, per fare la conta. L'ambizione è quella di una sinistra di governo. Il governo della Cgil.

I delegati autoconvocati di «Voltare pagina» chiedono il congresso straordinario

E a Brescia in 200 attaccano la Fiom

DAL NOSTRO INVIATO
GIOVANNI LACCABÒ

BRESCIA. I delegati Fiom di «voltare pagina» si sono autoconvocati a Brescia per mettere a punto la loro riflessione autonoma in vista del prossimo contratto nazionale di categoria. In duecento da tutt'Italia, e quel che più conta dalle 150 più importanti realtà produttive, hanno dato vita ad un approfondimento corale delle idee, o meglio delle intuizioni politiche, che avevano coagulato il fior fiore dell'attivismo sindacale della Fiom, all'indomani del 31 luglio. Ed hanno approvato un loro «manifesto politico», un battagliero ed incisivo programma di lotta dentro il sindacato, come ha spiegato la relazione di Giovanni Saleri, delegato pidiessimo della Beretta. Netta opposizione al 3 luglio, «che completa in negativo sui diritti la sconfitta del 31 luglio su scala mobile e salario». Secondo: non si può affrontare in modo adeguato il prossimo contratto nazionale «se non attraverso un radicale mutamento del sindacato, le sue regole, le sue politiche, i suoi gruppi dirigenti». Per questo è indispensabile «un congresso straordinario della Fiom», da cui esca un programma strategico fondato sulla proposta, non più solo sulla protesta.

Le idee-pilota del nuovo sindacato prevedono la demolizione della tradizionale struttura piramidale, dunque «l'abolizione della segreteria e la sua sostituzione con una direzione snella nella quale i delegati in produzione formino la maggioranza». Ciò perché – spiega Saleri tra il consenso di tutti – non si tratta di sostituire «una burocrazia inetta con un'altra migliore», ma di modificare i meccanismi di funzionamento della struttura. Tra questi, anche il finanziamento: occorre prevedere che una parte della quota tessera confluisca in modo automatico alla struttura di base. Il documento, con queste proposte – compresa la richiesta del congresso straordinario – ora farà il giro delle fabbriche prima di essere consegnato ai vertici sindacali, con migliaia di firme. Due assemblee nazionali, a Milano e a Napoli, entro settembre, per far decollare l'attenzione generale.

Assai ricco e propositivo il dibattito, marcato da una impronta di riflessione pacata, nonostante la eccezionalità della materia. Con molti motivi per votare e far votare contro l'accordo, nel corso della consultazione, un rigetto al quale Tonino Peron (Zanussi) vorrebbe l'adesione «degli intellettuali e della sinistra». Per Michelino (Milano), «il nemico è il capitale, è la stessa mano che manda l'esercito a sparare sui somali e che ci taglia il salario». Stando all'accordo, il sindacato ora diviene «complice di questa concezione che rende più agguerrita l'impresa ma a scapito dei lavoratori». Per Rocco Papandrea (Mirafiori) «la consultazione alla Fiat è stata costruita per creare un plebiscito di consensi. Questa manovra non è riuscita. Occorre moltiplicare i voti contro, per poter mettere in discussione la legittimità della firma». Per Francesco Voccoli (Ilva, Taranto) l'accordo deve indurci «a cambiare il nostro modo di fare opposizione», poiché «per la prima volta il sindacato non è più in grado di elaborare una sua posizione autonoma». Giacinto Botti (Siemens) corregge . Giugni: «L'accordo non è una cornice, ma una grande gabbia», e definisce «ignobili» alcuni passaggi dell'intervista di Trentin. Infine Antonio Zocca, siderurgico: «È inutile che il sindacato faccia i 740, se poi firma un accordo come questo».

Crack Ferruzzi/1 Nuove voci di arresti, giovedì summit delle banche estere

In attesa di sviluppi dal fronte giudiziario (ieri pomeriggio è circolata ancora con insistenza la voce, che non ha trovato conferme, di provvedimenti di custodia cautelare nei confronti di Raul Gardini - nella foto- e di altri esponenti di primo piano del gruppo ravennate) i nuovi vertici Ferruzzi-Montedison proseguono nel piano di «ricognizione» sulla situazione del gruppo. Negli ultimi giorni a Foro Bonaparte sono giunti, in ordine sparso, rappresentanti degli istituti di credito che hanno garantito i finanziamenti operativi per l'attività del gruppo. «È stato un incontro di presentazione - precisa uno dei banchieri presenti a queste visite - abbiamo fatto il punto sulla situazione con i nuovi vertici». Da questi incontri non sembra essere uscita alcuna indicazione sul futuro del gruppo e sulle linee guida tracciate per la riorganizzazione. Un appuntamento forse più proficuo sotto questo punto di vista potrebbe essere quello di giovedì prossimo: i rappresentanti delle banche estere si incontreranno a Milano con i vertici di Bankitalia per fare un punto preciso sulla situazione debitoria dei singoli istituti e in questa occasione potrebbe uscire qualche indicazione più precisa sulle possibili soluzioni al problema «Ferruzzi». D'altra parte c'è da ricordare che sul piano di ristrutturazione e riorganizzazione sta lavorando la «squadra» organizzata da Enrico Cuccia a Mediobanca. Un primo passo in questa direzione dovrebbe essere la prossima nomina di un direttore finanza di tutto il gruppo, il cui identikit e al vaglio delle banche del «comitato Mediobanca» e che dovrebbero dare a giorni il loro «placet».

Crack Ferruzzi/2 La famiglia contesta la «liquidazione» di Idina?

La vicenda Ferruzzi si arricchisce di un nuovo particolare: secondo indiscrezioni di stampa che non sono state smentite dai diretti interessati, Arturo, Franca e Alessandra Ferruzzi avrebbero inviato l'8 luglio scorso una lettera alla sorella Idina, moglie di Raul Gardini, con la quale avrebbero posto le premesse per contestare la vendita del suo 23 per cento della Serafino Ferruzzi srl avvenuto all'atto della «separazione» del luglio '91. Questo perché nella quota i compratori avrebbero ravvisato un «vizio». Il codice civile a questo proposito prescrive che la «denunzia» del vizio sia notificata al venditore entro otto giorni dalla scoperta. Peraltro il 30 giugno scorso si è tenuta a Ravenna l'assemblea della Ferruzzi Finanziaria, la holding che ha dovuto modificare il bilancio '92 per l'emergere di un «buco» di 320 miliardi nella controllata Montedison. Secondo ambienti legali vicini al gruppo di Ravenna la mossa potrebbe fare parte di un pacchetto di misure allo studio per riaprire il «caso» chiuso due anni or sono. Nei giorni scorsi era circolata l'ipotesi di un'azione revocatoria che comunque presupporrebbe la richiesta di fallimento della società compratrice.

Crack Ferruzzi/3 Alla Consob tutte le carte su Jamont

La Cragnotti and Partners ha inviato alla Consob tutta la documentazione relativa alla vicenda Ja-Mont. Un voluminoso incartamento che secondo fonti della banca d'affari spiegherebbe con tutti i dettagli del caso il significato dell'operazione finanziaria tra Montedison, C&P e James River. Sergio Cragnotti non si sarebbe quindi recato a far visita al presidente della Consob, Enzo Berlanda, che ieri mattina si trovava a Milano. Nei giorni scorsi era stato lo stesso Berlanda a rivelare in Parlamento che i Ferruzzi vantano nei confronti di Cragnotti un credito di circa 480 miliardi. Notizia subito smentita dal gruppo Cragnotti.

Le Finanze: entro luglio gli adempimenti per l'Iciap '93

Il ministero delle Finanze, ha inviato un [illegible] a tutte le intendenze di Finanza, con cui si ricorda che nel corrente mese di luglio devono essere presentate le denunce ed effettuati i relativi versamenti ai fini dell'imposta comunale per l'esercizio di imprese, arti e professioni (Iciap) per l'anno 1993. Rammenta inoltre che le denunce vanno presentate da tutti i soggetti obbligati, anche in assenza di variazioni rispetto all'anno 1992 e che, comunque, sia per i versamenti che per le dichiarazioni devono essere utilizzati moduli conformi ai modelli valevoli per gli anni 1990, 1991 e 1992.

Il Tar del Lazio «Il biglietto del bus non è uno scontrino fiscale»

Il biglietto dell'autobus non ha valore di scontrino fiscale, nè per il viaggiatore nè per l'azienda di trasporto. Un comunicato della Federtrasporti rende noto, infatti, che il Tar del Lazio, accogliendo un ricorso della federazione che riunisce le aziende del trasporto pubblico locale, ha sospeso una circolare del ministero delle Finanze del gennaio del '93 che stabiliva l'equiparazione tra biglietto dell'autobus e scontrino fiscale, tranne che per l'aspetto sanzionatorio. Con questa impostazione, si legge nel comunicato, si veniva a determinare un «aggravio» della situazione economica delle aziende di trasporto e «un clima di massima accondiscendenza nei confronti degli utenti trovati privi del biglietto». Una norma, dunque, «onerosa e irrazionale», come l'ha definita il presidente dela Federtasporti, Felice Cecchi

FRANCO BRIZZO

Rinvio per l'Alta velocità

Consulto a Palazzo Chigi «Supertreni ok, ma serve chiarezza sui contratti»

ROMA. Alta velocità ferroviaria, tutto rinviato a fine mese. Il progetto va bene, le risorse pubbliche (il 40-50% di 30mila miliardi) da destinargli pure, ma prima occorre verificare la correttezza dei contratti stipulati sia per le infrastrutture, sia per il materiale rotabile, tutte sotto il microscopio dell'Antitrust, del Consiglio di Stato, e soprattutto dei magistrati di «Mani pulite».In particolare potrebbero essere confermati gli accordi con i «general contractor» (iri, Eni e Fiat) raggiunti per la costruzione delle linee Napoli-Bologna-Milano, mentre non si esclude che per la Milano-Torino si andrà a gara internazionale.

La scadenza del 31 luglio è stata fissata ieri nell'incontro di ieri a Palazzo Chigi presieduto dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Antonio Maccanico, cui hanno partecipato il ministro del Tesoro Piero Barucci, dei Trasporti Raffaele Costa, dell'Ambiente Valdo Spini, e l'amministratore delegato della Fs Spa, Lorenzo Necci.

Il consulto è servito soprattutto a definire un calendario di lavori per quello che dovrà essere un «rilancio meditato» dell'Alta velocità. Gli obiettivi del progetto rimangono (quadruplicamento della linea dorsale e potenziamento di tutti il trasporto ferroviario, giudicati «essenziali»), ma vanno verificate e riviste le modalità per perseguirli.

Per questo, è stata insediata una commissione interministeriale, composta da tecnici, che si metterà subito al lavoro e che valuterà la validità, anche sotto il profilo giuridico, dei contratti già sottoscritti. Fra sette giorni la parola passerà al Cipet, il comitato interministeriale per la programmazione economica dei trasporti e a fine mese il progetto passerà al vaglio del consiglio dei ministri. «La convalida politica degli obiettivi del progetto per l'Alta Velocità – ha sottolineato Costa – c'è. Occorre ora verificare come saranno realizzati in base a quello già fatto e quello che dovrà essere fatto». □*R.W.*

Palazzo Chigi vara la riforma del settore. Prepensionamenti e tariffe verso il raddoppio

Bus e metrò, 8mila miliardi per i debiti Rivoluzione nel trasporto pubblico locale

Il Consiglio dei ministri ha varato il disegno di legge sulla riforma del trasporto locale. La metà dei 12mila miliardi di debiti sarà a carico dello Stato: stanziati 850 miliardi annui per un decennio, condizionati alla ristrutturazione del settore, affidato alle Regioni e ad una Autorità nelle grandi città. Per la gestione, restano i 4.700 miliardi del Fondo trasporti. In vista prepensionamenti e il raddoppio delle tariffe.

RAUL WITTENBERG

ROMA Domanda: «Sarà sufficiente il varo del disegno di legge per scongiurare il secondo sciopero di bus e metrò proclamato per giovedì?» Risposta di Raffaele Costa: «Ho dato il mio contributo per scongiurarlo». Questo il botta e risposta tra il cronista e il ministro dei Trasporti, alla fine del Consiglio dei ministri che ha ieri approvato il sospirato disegno di legge governativo che riforma il trasporto pubblico locale. Il provvedimento passerà in Parlamento a concorrere con analoghi progetti del Pds e della Lega.

Com'è noto, il settore versa in condizioni di crisi acutissima. Lo ha ricordato lo stesso ministro: «Alcune socità son fallite, altre hanno grandi difficoltà di gestione, altre ancora annunciano che non potranno riaprire i battenti dopo le ferie». E proprio questa crisi, unita ai continui rinvii della riforma che prese le mosse sotto il precedente governo, aveva provocato l'irrigidimento dei sindacati, oltre alle proteste delle aziende. Il problema principale è rappresentato dai debiti accumulato dalle aziende stesse, quantificato dal governo in 10mila miliardi a fine '92, saliti a 12mila in questi mesi. E il governo ha trovato la seguente soluzione per il ripiano dei deficit: si autorizzano gli enti locali a contrarre mutui, i cui oneri per il 50% saranno a carico dello Stato. Per questo vengono stanziati 800-850 miliardi l'anno nell'arco di un decennio: in tutto, oltre 8mila miliardi. In sostanza lo Stato paga per dieci anni la metà delle rate di mutuo che ogni amministrazione si troverà in scadenza.

C'è però una condizione: la ristrutturazione delle aziende in maniera che non facciano più debiti. Una nuova organizzazione del trasporto locale, dunque, all'insegna dell'equilibrio della gestione. Le varie società non potranno spendere più di quanto entra dal bilancio Statale, dalla vendita dei biglietti, da altre fonti di entrata come i parcheggi e l'eventuale «tassa» sulla circolazione delle auto nei centri storici.

E appunto le tariffe sono destinate ad aumentare quasi dappertutto, fino al raddoppio. Il disegno di legge impone infatti che la copertura dei costi di esercizio da parte delle biglietterie sia allineata alla media comunitaria, che è del 45-50%. E in Italia la media è del 25%. Ad esempio nel Lazio siamo al 16%, in Campania al 14%. Inoltre dovranno calare i 150mila addetti al settore, si parla di 20mila esuberi. Per questo il disegno di legge prevede, per la prima volta nel trasporto pubblico locale, prepensionamenti e mobilità verso altre amministrazioni.

Uan rivoluzione attende quindi entro l'anno tram, bus, metrò e corriere. Le aziende hanno sei mesi di tempo per ristrutturarsi. La responsabilità del trasporto locale è delle Regioni, che dovranno attenersi ai principi fondamentali della riforma. Stessa cosa per le funzioni amministrative in materia di ferrovie concesse, in gestione commissariale e in materia di servizi marittimi regionali, secondo le direttive del Cipet. A loro spettano i piani regionali, l'indicazione delle risorse da destinare al settore, assicurando che nei vari programmi si fissato l'obbligo del pareggio di bilancio. È prevista tra l'altro l'unificazione delle tariffe per le varie modalità di trasporto.

Nei grandi centri urbani, il governo dellla mobilità pubblica è affidato a una Autorità fino alla istituzione della «città metropolitana». Essa viene costituita dalle Regioni medesime, con una squadra di tecnici guidati dal presidente della Provincia o dal sindaco della città. Il disegno di legge indica le fonti di finanziamento del trasporto locale: i trasferimenti dal Fondo nazionale dei Trasporti, che per il '93 sono confermati in 4.764 miliardi, e che saranno indicizzati all'inflazione programmata; i trasferimenti dello Stato alle ferrovie concesse e ai servizi marittimi; le entrate regionali. Tutte risorse strettamente vincolate al finanziamento del trasporto. E le Regioni che non riusciranno a far quadrare i conti, avranno la facoltà di aumentare del 20% il bollo delle auto private.

Riguardo ai treni locali delle Ferrovie (compresi i «rami secchi»), si sa che la Fs-Spa ne ha programmato la cessione alle Regioni. Ebbene, nel primo triennio gli oneri dei relativi contratti di servizio che verranno stipulati saranno a totale carico dello Stato, parziale nel periodo successivo.

Aeroporti privatizzati?

Costa ai gestori degli scali «Lo Stato non ha più soldi I fondi cercateli altrove»

ROMA Alta velocità a parte, per i Trasporti la prossima finanziaria non prevederà quasi nulla per cui, largo spazio ai privati, i soli che possano in tempi brevi apportare le necessarie risorse finanziarie. Intervenendo alla assemblea annuale dell'Assaeroporti, il ministro dei trasporti, Raffaele Costa, ha raffreddato gli entusiasmi di amministratori e gestori delle 26 aziende aeroportuali aderenti, che, come aveva chiesto il presidente Angelo Nicoletti, si attendevano dal governo ben diversi segnali.

Nel '92 gli scali di Assoaeroporti hanno gestito un traffico di 48 milioni di passeggeri, il 12,5% in più rispetto al '91, 650 mila movimenti di aeromobili (più 7%), oltre 500 mila tonnellate di merci e 100 tonnellate di posta. Il primo semestre del 93, però, già risente pesantemente della crisi con una flessione di circa il 5%.

Mentre traffico e fatturato reggono, «i costi del personale fra i più alti in Europa si appesantiscono di mese in mese», accusa Nicoletti sorvolando però sui molti sprechi e le altrettanto numerose inefficienze dei gestori degli scali italiani. Sul versante degli investimenti Nicoletti ha messo il dito nella piaga, elencando la mancata attuazione degli interventi derivanti dal piano nazionale degli aeroporti, il mancato perfezionamento delle convenzioni di gestione, i ritardi nella attuazione dei programmi di investimenti su Roma e Milano. È necessario – sostiene Nicoletti – che il piano degli investimenti approvato dal Cipe nel maggio '91 venga sostanzialmente rivisto abolendo gli interventi a pioggia e individuando il sistema strategico commerciale del trasporto aereo su cui concentrare le risorse nei 10-12 aeroporti che assorbono oltre il 95% del traffico. E la concorrenza, dopo che è intervenuto anche l'Antitrust per denunciare una situazione di monopolio agli aeroporti di Roma? Ben vengano i privati, ma attenzione, avverte Nicoletti: abbiamo la legislazione più rigida d'Europa. Per rendere remunerativi gli investimenti bisogna o sdemanializzare le aree portuali o prevedere concessioni non inferiori a 99 anni.