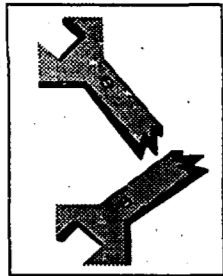
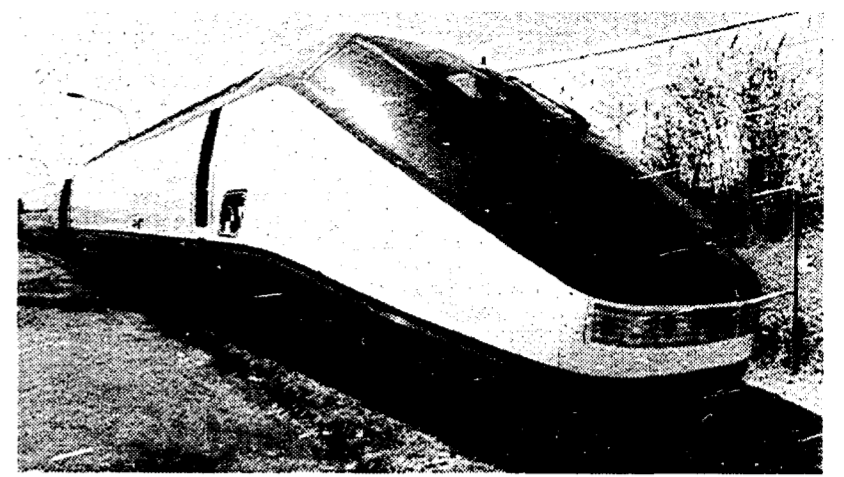


L'autunno
italiano



Oggi vertice a palazzo Chigi, domani le prime decisioni del Consiglio dei ministri. Dai progetti delle Ferrovie per i supertreni attesi 50mila posti di lavoro, ma pesano i vincoli ambientali e il parere del Consiglio di Stato



Occupazione, ministri a consulto

Si punta sull'Alta velocità e sulle infrastrutture

Oggi pomeriggio vertice interministeriale, domani le decisioni del Consiglio dei ministri per l'emergenza occupazionale. All'ordine del giorno lo sblocco delle grandi opere pubbliche, dai programmi delle ferrovie alla tutela ambientale. Ieri ai Trasporti si è fatto il punto sull'Alta velocità da Napoli a Torino: 50mila posti di lavoro, 23.800 miliardi di investimenti. Il primo cantiere, forse entro l'anno.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Dopo quasi un decennio di proposte, polemiche, scontri di Palazzo, battaglie all'ultimo sangue tra i colossi dell'industria dei treni italiani e straniera, pare che l'Alta velocità ferroviaria italiana cominci a concretizzarsi. Il primo cantiere per le infrastrutture potrebbe aprirsi entro l'anno in corso. Un miracolo? No, l'emergenza occupazionale ha spinto i responsabili a rompere gli indugi. Proprio l'occupazione sarà oggi al centro di una riunione interministeriale, che tra l'altro farà il punto sullo sblocco delle grandi opere pubbliche, fra le quali appunto il secondo doppio binario sulla direttrice Nord-Sud (da Napoli a Torino passando per Bologna e Milano, mentre la Roma-Firenze è già fatta) e con relative gallerie, viadotti ecc. C'è dell'altro, naturalmente. Dai lavori autostradali ad altre opere ferroviarie, fino agli interventi in difesa delle risorse ambientali. Opere pubbliche insomma, secondo la più classica delle ricette keynesiane, per rimettere in moto l'economia e quindi la creazione di nuovi posti di lavoro. Il problema è che su tutte queste iniziative il dibattito è acceso. E nei pomeriggi i ministri faranno i conti sulle risorse pubbliche effettivamente impiegabili, mentre domani per il Consiglio dei ministri sarà il momento delle decisioni.

È stato il ministro dei Trasporti Raffaele Costa, ieri, a parlare delle iniziative da adottare nel suo campo di competenza dopo un incontro con l'amministratore della Fs-Spa Lorenzo Necci, con il vertice della Tav (la spa delle Fs per i

supertreni) e con i tre «general contractor» (Iri, Eni e Fiat) ai quali Necci ha affidato i progetti infrastrutturali. Scoperto il riunioni, fare il punto sullo stato delle procedure e sull'impatto occupazionale e finanziario dell'Alta velocità: in cinque-sei anni, 50mila nuovi posti di lavoro (metà per l'esecuzione e metà per l'indotto), con una spesa di 23.800 miliardi dei quali formalmente il 40% a carico dello Stato.

Riguardo alle procedure, due sono gli ostacoli («vincoli») che il governo dovrà superare. Il primo consiste nelle conseguenze dell'opera sull'ambiente, motivo principale del rigetto dei vari progetti da parte del Parlamento. Costa ha detto che per la tratta Napoli-Roma la consultazione degli enti locali con la Conferenza dei servizi è conclusa (sui 59 comuni interessati, solo quello di Caivano ha espresso un giudizio negativo), e le Fs sono impegnate a fornire al più presto «tutte le chiarificazioni necessarie» per ottenere il vincolo parere positivo finale dei ministri dell'Ambiente e dei Beni culturali sui nodi di Roma e di Napoli. Per il resto (Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze) il ministro ha sollecitato la Conferenza da tenersi entro settembre, avendo già definito i quasi pronti «accordi di programma» con gli enti locali.

Il secondo ostacolo, forse ancor più difficile, è quello del Consiglio di Stato che ha fatto le bucce sia alla trasformazione delle Fs in Spa, sia alla procedura adottata tra il '91 e il '92



Raffaele Costa

per l'assegnazione della progettazione-realizzazione delle infrastrutture per l'Alta velocità ai tre General contractor: la trattativa privata invece della gara. Oltretutto una Direttiva Cee impone che nella Comunità dal 1° gennaio '93 le opere pubbliche siano assegnate per gara internazionale: sarà probabilmente questo il destino della tratta Milano-Torino. Il ministro Costa prevede che «l'importante parere» del Consiglio verrà reso entro settembre. E prima di questo parere tutto è bloccato. Insomma, la strada per i supertreni è ancora in salita, tanto che Costa ha auspicato «l'impegno comune di tutte le amministrazioni», tenendo conto «dell'esigenza di procedere entro l'anno all'avvio dei lavori, sia delle necessità ambientali».

Secondo l'Associazione dei

costruttori (Ance) domani il governo potrebbe avviare due tipi di opere pubbliche. Al primo tipo appartengono progetti già finanziati con risorse iscritte in bilancio ma non ancora disponibili, a cominciare da quelli delle Ferrovie per i quali manca l'autorizzazione a contrarre mutui; ma ci sono pure i parcheggi, le metropolitane, gli interporti, gli interventi nel Mezzogiorno. Al secondo tipo appartengono i progetti approvati con predisposizione di fondi, mancando però le procedure amministrative per attivare gli investimenti: difesa del suolo, manutenzione e tutela ambientale. E poi una serie di iniziative pubbliche e private di interventi di edilizia sovvenzionata e agevolata, per le quali nella Cassa Depositi e Prestiti (la banca dei Comuni) giacciono 11 mila miliardi.

LE OPERE DEL RILANCIO

| | Investimento (mld. lire) | Attivazione della (mld. lire) | Occupazione annua (migli. unità) | Durata anni |
|--|--------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------|
| a) Mobilità e interconnessioni nazionali | | | | |
| 1. Quadruplicamento ferroviario Napoli-Milano | 9.400 | 15.600 | 26,7 | 4 |
| 2. Raddoppio ferroviario Verona-Modena | 800 | 1.300 | 2,3 | 4 |
| 3. Adeguamento nodi metropolitani ferroviari Torino / Milano / Firenze / Roma / Napoli | 4.700 | 7.900 | 13,7 | 4 |
| 4. Variante autostradale Firenze / Bologna | 5.200 | 8.600 | 11,2 | 5 |
| 5. Adeguamento autostradale Salerno / R. Calabria | 6.700 | 11.100 | 14,5 | 5 |
| b) Risorse ambientali | | | | |
| 6. Bacino del Po | 1.350 | 1.850 | 3,9 | 3 |
| 7. Salvaguardia di Venezia | 1.600 | 2.400 | 5,2 | 3 |
| 8. Sistema idrico meridionale | 4.200 | 7.900 | 17,4 | 3 |
| Totale | 33.950 | 56.650 | 378,8 | - |
| Media annua | 8.500 | 14.190 | 94,9 | - |

Fonte: elaborazione Eur-Censis ed. Izi, 1993

30.000 miliardi sul piatto

ROMA. Lo conosceremo con precisione e nel dettaglio oggi e domani l'elenco delle opere pubbliche infrastrutturali che saranno avviate per risolvere le sorti dell'occupazione. Ma già a luglio, nel quadro delle iniziative volte a superare la paralisi degli appalti pubblici in seguito a Tangentopoli, il Censis e il Rur avevano disegnato un quadro del «possibile», indicando le infrastrutture nelle «grandi reti» la cui realizzazione poteva essere determinante per la «ripresa», puntando sui problemi della mobilità e delle risorse ambientali, con 34 mila miliardi di investimenti. I calcoli del Censis - che riportiamo nella tabella qui sopra - basandosi sui progetti già definiti, giungevano sino al numero dei posti di lavoro che la realizzazione di tali opere avrebbe creato, 380 mila in cinque anni; ma come sempre per tali previsioni vale il beneficio dell'«inventario». In ogni caso sono su tutta probabilità queste le opere di cui si sta discutendo nel governo.

Al primo posto le quattro corsie ferroviarie fra Napoli e Milano, in sostanza l'infrastruttura per il progetto di Alta velocità, che dopo le contesta-

zioni degli ambientalisti si preferisce chiamare «quadruplicamento». In origine doveva collegare a Milano anche Venezia e Torino (e Genova), ma problemi finanziari ad est, sistema di assegnazione degli appalti ad ovest avevano consigliato il ridimensionamento. Ieri però il ministro dei Trasporti ha reintrodotta la tratta Milano-Torino. Inoltre, soprattutto per collegare il trasporto merci con l'Europa, le Fs ritengono indispensabile superare il binario unico tra Modena e Verona, dove si trova un enorme «interporto».

Dovranno essere realizzate quattro tratte superelevate per un totale di 667 chilometri, e i relativi lavori, dalla progettazione alla realizzazione chiavi in mano, sono stati affidati a tre General contractor che a loro volta hanno costituito consorzi con vari costruttori: all'Iri tocca la Roma-Napoli, all'Eni la Milano-Bologna, alla Fiat la Bologna-Firenze e, se gli riesce, la Milano-Torino. Col supertreno, da Milano a Roma in tre ore invece di quasi sei, da Roma a Napoli in 1 ora e dieci minuti.

Ciampi ha fretta: Finanziaria subito Si parte al Senato

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO. Il governo Ciampi si accinge al varo della sua prima legge finanziaria che decide le grandi direttrici di marcia per le entrate e le spese del 1994. E per sgomberare il terreno da inciampi burocratici che potrebbero rallentare l'iter legislativo che quest'anno spetta in prima battuta a palazzo Madama, ieri mattina per oltre un'ora e mezza Carlo Azeglio Ciampi ha incontrato il presidente dei senatori, Giovanni Spadolini, «per un ampio scambio di idee - precisa l'ufficio stampa del Senato - in ordine ai tempi di discussione della legge finanziaria», il cui esame «coinciderà con la ripresa dei lavori parlamentari a metà settembre». Assieme alla finanziaria, il governo si appresta a varare - prosegue la nota - «una più articolata manovra diretta a ridurre il disavanzo pubblico e a contenere gli effetti di una generale situazione di recessione». Si tratta di trovare altri 31 mila miliardi, compito sul quale i ministri economici stanno lavorando in questi giorni. Già predisposta nelle sue strutture portanti (il 20 scorso luglio, la manovra ora viene «affinata» soprattutto sul versante del contenimento della spesa. Che poi si tratti di provvedimenti idonei a raggiungere il traguardo prestabilito (contenere il disavanzo ed insieme frenare la recessione) questo è tutto da verificare. Il PdS, Rifondazione, Rete, Verdi, attendono il governo alla prova dei fatti: in quali settori verranno operati i tagli più rilevanti? Secondo indiscrezioni, l'attività di Ciampi in questi

giorni dovrebbe tentare di calibrare tra loro le indicazioni per un effettivo alleggerimento dei conti pubblici, i tagli veri e propri, ed infine gli interventi di razionalizzazione e le misure da adottare nei settori a maggior rischio di spesa. E non è certo che tutto fili liscio. Non a caso, nonostante il tempo a disposizione sia stato abbondante, sono tuttora in corso e proseguiranno anche durante il weekend gli incontri tecnici. Lunedì Ciampi dovrebbe passare al giro finale di consultazioni con i singoli ministri di spesa prima di giungere alla presentazione della manovra, entro i primi di settembre.

Subito dopo toccherà alla finanziaria '94. Per esaminarla e approvarla, i senatori hanno a disposizione 40 giorni, dopo i quali la legge dovrebbe passare all'esame di Montecitorio (tra il 24 e il 28 ottobre) che a sua volta dovrebbe approvare il provvedimento entro la fine di novembre (la Camera dei deputati ha a sua disposizione 35 giorni). Il limite dei 40 giorni della sessione di bilancio è stabilita dai regolamenti, ed entra in auge quando - come in questo caso - il Senato esamina la finanziaria in prima battuta. A palazzo Madama insistono a sottolineare che «tutto è regolamentato in modo preciso»: i tempi delle commissioni permanenti per l'esame degli stati di previsione e della legge finanziaria, i tempi della commissione bilancio, i tempi riservati ai disegni di legge collegati che sono demandati alla conferenza dei presidenti dei gruppi parlamentari.

Per il lavoro gli industriali chiedono denaro meno caro, i sindacati opere pubbliche Tante ricette contro la «grande paura» Si litiga su tassi, fisco e investimenti

L'addio alle ferie non coincide solo col «grande rientro» ma anche con la «grande paura». La chiamano «emergenza lavoro» e contro di essa il governo si appresta a varare un piano-tampone. Intanto le ricette fioccano. Prodi chiede opere pubbliche. Anche i sindacati, ma con accenti diversi. E gli industriali? solita musica: «Giù i tassi». E le piccole imprese vogliono anche la detassazione degli utili.

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. Gli italiani, ormai ci sono abituati. Quando arriva il momento del grande rientro dalle ferie arriva anche la paura. È quasi un appuntamento fisso. È il timore dell'autunno, quest'anno, la tremare più del solito. Si parla di 750 mila posti a rischio, fabbriche che riaprono con la prospettiva di ridurre i battenti, decine di migliaia di operai con la lettera di cassa integrazione già in tasca, giovani senza futuro, i prepensionati che ormai sono un esercito.

Anche in Francia, di questi tempi, la paura della disoccupazione dilaga. La gente mette i soldi in banca e non spende. I consumi languono, la produzione cala. In Inghilterra la situazione è stagnante. I ministri sono quelli che stanno peggio e gli operai col sussidio di disoccupazione crescono a vista d'occhio. Riprendono gli acquisti di auto ma gli altri consumi non tirano. Insomma, la ripresa non si vede.

L'Italia è tra i paesi più a rischio. A Palazzo Chigi i ministri economici studiano piani-tampone e rispolverano vecchie letture keynesiane, vincolati da una perenne mancanza di denaro, mentre il ministro dell'Interno agita lo spettro dell'ordine pubblico in quelle che lui definisce zone calde.

Ma quali proposte vengono

avanzate? Sui giornali, infarciti di cronaca nera e delittuosi estivi, trovi articoli e interviste preoccupate su quella che, con un termine un po' abusato, viene definita «emergenza lavoro». E le ricette? Naturalmente non mancano, anche se non sempre coincidenti.

Il professor Romano Prodi, presidente dell'Iri, forse pensando anche al suo gruppo che fa acqua da tutte le parti, così commenta i dati sull'occupazione: «Non possiamo permetterci altre centinaia di migliaia di disoccupati, gli attuali due milioni 800 mila sono già tanti». Poi Prodi punta il dito contro i tardi epigoni del Thatcherismo: «Keynes è stato troppo frettolosamente messo in cantina, i suoi insegnamenti sono sempre attuali ed utili». E dunque? Per Prodi bisogna avviare programmi di opere pubbliche e di investimenti capaci di rilanciare la domanda. Al presidente dell'Iri fa eco Siro Lombardini, presidente della società degli economisti, secondo il quale «la disoccupazione si aggraverà». I rimedi? «Ridurre le imposte per ridare slancio alla domanda interna e nuovi lavori pubblici».

Anche alla Confindustria, finalmente, ci si è decisi ad aprire gli occhi sulla disoccupazione. Dati alla mano gli industriali assicurano che a fine '93



Luigi Abete

si arriverà ad un tasso record del 12,2% (11,5% nel '92). «Ma la ricetta è sempre la stessa: il governo abbassi i tassi per ridurre i costi alle imprese». Insomma la musica non cambia, visto che un taglio del prezzo del denaro non significa un automatico rilancio dell'occupazione. E un falcio come Felice Mortillaro, ex leader della Fedemecanica, lo sa bene e spiega: «Ci sono troppe imprese, serve una selezione». Più sottile le proposte di Giorgio Fossa, presidente del comitato dei piccoli industriali della Confindustria, il quale chiede la detassazione degli utili reinvestiti. La Confapi (associazione della piccola impresa) sceglie invece una linea più dura e il suo presidente, Alessandro Cecilio, punta soprattutto sull'attivazione del lavoro interinale,

cioè il cosiddetto lavoro in affitto.

E i sindacati? Le tre confederazioni sono tutte d'accordo a puntare su un rilancio degli investimenti pubblici. Ma con accenti diversi. Il leader della Uil, Pietro Larizza, si dice pronto a chiedere un «prestito» ai lavoratori per sostenere l'occupazione. Obiettivo? L'emergenza per Larizza riguarda soprattutto il Sud del paese e la sua infrastrutturazione. E in particolare il ponte sullo Stretto di Messina e lo sviluppo della rete ferroviaria e di quella telefonica. La Cgil, invece, vuole degli investimenti pubblici finalizzati ad una chiara politica industriale («ricerca, innovazione tecnologica, formazione»). Cioè investimenti in grado di rilanciare l'economia puntando sui tempi lunghi. In casa

Cisl, il segretario generale, Sergio D'Antoni, lancia invece la proposta di ridurre orari e salari per evitare i licenziamenti. In pratica punta sull'utilizzo dei contratti di solidarietà da usare in alternativa alla cassa integrazione.

Intanto il ministro del Lavoro, Gino Giugni, mette sotto torchio i suoi collaboratori per la stesura del suo piano sull'occupazione. Si parla di sbloccare i 30 mila miliardi già previsti dal governo Amato per le grandi opere pubbliche (Alta velocità e cantieri chiusi per via di Tangentopoli) e di utilizzare i lavoratori in cassa integrazione per piccole attività di manutenzione. Insomma, si cerca di raschiare il fondo del barile. Il Sunia, il sindacato degli inquilini, propone che nel piano del governo si inserisca un recupero del patrimonio edilizio ed urbano pubblico che non graverebbe sul bilancio dello Stato, in quanto verrebbe attuato con «parte delle ingenti risorse finanziarie non spese e non impegnate, giacenti presso la Cassa Depositi e Prestiti».

L'ipotesi di incrementare la spesa pubblica per favorire l'occupazione, non convince l'economista Paolo Leon, secondo il quale «bisogna puntare sulla defiscalizzazione dei consumi». Questa misura, infatti, vista la lentezza dei tempi di gestione delle opere pubbliche ha effetti più rapidi dell'aumento della spesa pubblica. Dello stesso avviso è Patrizio Bianchi, direttore di Prometeia, istituto di analisi economica vicino al presidente dell'Iri, Romano Prodi. Per Bianchi, «piuttosto che tener bassa l'inflazione a tutti i costi è necessario rilanciare la domanda di consumi, con una politica fiscale non indulgente ma certa».

CCT

CERTIFICATI DI CREDITO DEL TESORO

- La durata di questi CCT inizia il 1° agosto 1993 e termina il 1° agosto 2000.
- Fruttano interessi che vengono pagati alla fine di ogni semestre. La prima cedola, del 5,25% lordo, verrà pagata il 1° febbraio 1994. L'importo delle cedole successive varierà sulla base del rendimento lordo all'emissione dei BOT a 12 mesi maggiorato dello spread di 50 centesimi di punto per semestre.
- Il collocamento dei titoli avviene tramite procedura d'asta riservata alle banche e ad altri operatori autorizzati, senza prezzo base.
- Per il primo semestre il rendimento effettivo netto è del 9,40% annuo nell'ipotesi di un prezzo di aggiudicazione alla pari.
- Il prezzo d'aggiudicazione d'asta e il rendimento effettivo verranno comunicati dagli organi di stampa.
- I privati risparmiatori possono prenotare i titoli presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito fino alle ore 13.30 del 27 agosto.
- I CCT fruttano interessi a partire dal 1° agosto; all'atto del pagamento (1° settembre) dovranno essere quindi versati, oltre al prezzo di aggiudicazione, gli interessi maturati fino a quel momento. Questi interessi saranno comunque ripagati al risparmiatore con l'incasso della prima cedola semestrale.
- Per le operazioni di prenotazione e di sottoscrizione dei titoli non è dovuta alcuna provvigione.
- Il taglio minimo è di cinque milioni di lire.
- Informazioni ulteriori possono essere chieste alla vostra banca.