

**Il sindaco di Torino, Diego Novelli, parla dei rapporti tra il Pci e Umberto Agnelli**



# Il compromesso della buona volontà

di GIORGIO BOCCA

TORINO, 21 — Umberto Agnelli continua a dire che è pronto a collaborare con i comunisti, lo ha detto prima alla «Gazzetta del Popolo» e poi a «La Stampa». Sembra venuto il momento di chiedere ai comunisti torinesi, tramite il loro sindaco, Diego Novelli, che cosa ne pensano.

«Signor sindaco, la prima mossa amichevole di Umberto Agnelli, se non sbagliamo è del luglio scorso ed ora c'è la conferma: è pronto a lavorare con voi, dice che l'ottanta per cento dei problemi torinesi possono essere affrontati da un impegno comune».

Agnelli dice l'ottanta per cento, a me basterebbe il cinquanta. Questa faccenda della mano tesa da parte della Fiat è stata caricata di significati e di implicazioni semplicemente ridicoli. Qualcuno ha parlato di compromessi, di rinunce, del Pci che fa il gioco della Fiat. Vorrei dire a chi fa queste chiacchiere che non me ne frega assolutamente niente, stiano loro per un giorno in questa stanza e capiranno».

«Che cosa si capisce in questa stanza barocca un po' Delabré?».

«Si capisce che siamo nella palta tutti quanti. E' chiaro che Umberto Agnelli vive questa decomposizione cittadina in modo diverso dall'operaio della Singer, lui non va in cassa di integrazione, ma come dirigente di industria partecipa alla comune rovina, alle comuni disfunzioni. Dobbiamo uscirne fuori usando tutte le forze, altro che cercare il pelo nell'uovo».

«Umberto Agnelli vi tende la mano, da luglio e voi, da giugno, vi dite pronti a raccogliere tutte le energie. Però non si è ancora capito bene, in concreto, che cosa loro possano dare a voi e che cosa voi a loro».

«Per ora siamo alle buone intenzioni. In una città come questa anche le buone intenzioni hanno la loro importanza, fanno cadere certi pregiudizi, aprono certe porte. Poi bisognerà arrivare al concreto. La Fiat ha degli strumenti che a noi mancano, ha degli uffici studi, delle imprese che possono dare

TORINESE, 44 ANNI, giornalista e oggi politico a tempo pieno, Diego Novelli, è da sei mesi sindaco comunista di Torino. Sposato con una professoressa di storia dell'arte, ha un figlio di quindici anni che frequenta la quinta ginnasio. Iscritto al Pci dal 1945, per quattro anni è stato membro della segreteria di Federazione. Nel '60 è stato eletto consigliere comuna-

le e dal '66 in poi è stato ininterrottamente capo gruppo.

Come giornalista ha diretto per dieci anni la cronaca della pagina torinese dell'Unità, giornale nel quale era entrato come giovane archivistista, e ha fondato il quindicinale «Nuovasocietà». Ha anche scritto alcuni libri: Dossier FIAT, Spionaggio FIAT, Sicilia 71, Inchiesta sui trasporti, Genesi di una lettera pastorale.

una mano per la sistemazione del territorio, per le progettazioni urbane, per la crescita di una cultura civica».

«E voi in cambio cosa date? Qualcuno incomincia a dire che siete più per bene, ma non più bravi».

«Siamo da sei mesi nel municipio, incominciamo appena a riconoscere le porte, a capire dove si va infilando un certo corridoio. Più bravi, meno bravi? Potrei dirle che poco bravi come i nostri predecessori è quasi impossibile esserlo, ma ciò che è stato non mi interessa più, il passato è una pietanza raffreddata».

«Senta signor sindaco, l'altro giorno parlavo di amministrazione e di bilanci comunali con Umberto Dragone, l'assessore socialista di Milano. Diceva che ci sono due criteri, in fatto di bilanci: farli in deficit pur di aumentare le spese sociali del comune, che sarebbe il criterio vostro, oppure cercare il pareggio per non subire i controlli governativi, che sarebbe il criterio loro, dei socialisti».

«Non ci sono due criteri

o due dottrine. C'è semplicemente da scegliere tra i bilanci veri e i bilanci truccati. Io non dico che Milano abbia fatto male a presentare un bilancio in pareggio truccato, da cui sono esclusi i deficit delle aziende municipalizzate, dico che Milano poteva farlo perché la sua finanza consente un indebitamento per 600 miliardi. Sa di quanto posso indebitarmi io? Tre miliardi».

«I socialisti dicono anche che c'è un modo diverso di concepire il decentramento. Secondo la scuola emiliana, Zangheriana, i quartieri servirebbero soprattutto ad allargare il consenso attorno all'amministrazione, non a creare una dialettica dei poteri. Lei che ne pensa?».

«Io non sono l'avvocato d'ufficio dei compagni emiliani. Chi vuole sapere come vanno le cose a Bologna si rivolga a Bologna anche se è chiaro che i servizi sociali bolognesi noi ce li sogniamo. Nella situazione torinese io sono per l'autonomia reale dei quartieri e per una loro partecipazione effettiva. Anzi

le dirò di più: io vedo nella partecipazione effettiva dal basso la garanzia maggiore contro gli accentramenti burocratici che rendono vane parole come democrazia e socialismo».

«L'ingegnere De Benedetti, del sindacato industriali, sostiene che a Torino ci sarebbero 10.000 posti di lavoro vacanti per specializzati. E' d'accordo?».

«Non posso fare una cifra esatta ma penso che grosso modo la misura sia quella indicata da De Benedetti: però si dà il caso che in questi giorni siano rimasti senza lavoro 75 operai superspecializzati della Cimaf, una fabbrica di macchine utensili. Lei dirà che 75 non sono 10.000, ma volevo solo far capire che la crisi porta a fatti contraddittori, intricati, non risolvibili nell'immediato, come la creazione dei 10.000 specializzati che non ci sono. E ogni giorno porta la sua grana».

«L'ultima quale è?».

«Abbiamo scoperto che gli alberghi di Torino sono vuoti il sabato e la domenica,

il turismo dalla provincia al capoluogo è morto o lo rimettiamo nel circolo o gli alberghi chiudono».

«Come stanno, Novelli, i vedovi del potere?».

«Io direi gli afflitti da vedovanza assessorile. Per alcuni mesi hanno reagito in modo isterico, qualsiasi cosa dicessi ai giornali lo ritenevano offensivo e presentavano delle interpellanze. Un giorno ne presentarono una perché La Stampa aveva fatto un titolo sbagliato in cui si diceva il contrario di quanto avevo detto. Non si poteva scoperchiare una pentola senza provocare un pandemonio. Di pentole sporche ce ne sono moltissime, l'altro giorno ne ho scoperchiata una e ho trovato che un certo numero di famiglie era stato dimenticato nelle pensioni pagate dal comune, erano passati quattro anni e il comune continuava a pagare. Ma ripeto, questa pietanza fredda non mi interessa più».

«Signor sindaco, lei amministra da sei mesi. Vede che il tubetto del Librium è sempre sulla sua scrivania, ma sbaglio o lei è meno teso?».

«Sì, sono meno teso, meno pessimista: le cose incominciano a prendere un nome preciso. Vede le cartelle che ho sul tavolo? Sono problemi affrontati, in parte risolti, comunque conosciuti. Ma tu non pensi al socialismo? Dicono gli amici dal cervello fino. Pensateci voi dico io che, intanto, qui cerchiamo le case, le scuole, gli autobus, i soldi che non ci sono».

Il piano autobus è figlio delle Regioni e della crisi energetica, ma stenta a nascere / 2

## Dipinti d'arancio gli autobus fantasma

NEL 1974 LE REGIONI presentarono al governo un piano che indicava in 30.000 mezzi il fabbisogno complessivo di autobus per i prossimi dieci anni. Il piano, con un finanziamento di circa

1.500 miliardi, avrebbe rappresentato una spinta alla riconversione produttiva dell'industria automobilistica e avrebbe avviato a soluzione il problema del traffico nelle più grandi aree metro-

politane. Se ne è discusso a lungo, e alla fine si è giunti ad uno stanziamento che consentirà (forse) l'acquisto di 6.000 mezzi. Che cosa ha significato l'istituzione delle Regioni?

### Si aspettano i decreti del ministero del Bilancio e dei Trasporti

di MIRIAM MAFAI

«LA ISTITUZIONE delle Regioni ha modificato la situazione dei trasporti creando le premesse per un suo miglioramento» assicura Antonio Marzotto Caotorta, presidente della Federazione Nazionale Trasporti Pubblici Enti Locali (Federtrasporti). «Il problema dei trasporti di una città infatti non si può risolvere dentro le sue mura ma solo in una dimensione più ampia. Per molto tempo è mancata una autorità, capace di affrontare il problema in questa dimensione; oggi, anzi da alcuni anni, l'abbiamo. Si tratta, appunto della Regione, una autorità sovracomunale, dotata di poteri sufficienti per riordinare e razionalizzare tutta la rete dei trasporti intercomunale».

Da tre anni sono state trasferite alle Regioni a statuto ordinario tutte le funzioni amministrative statali in materia di trasporti; esse controllano quindi i servizi tranviari e quelli metropolitani, le funivie, le linee automobilistiche per persone e merci, le ferrovie locali. I poteri ci sono, insomma, ma esistono le possibilità finanziarie che consentano alle Regioni di realizzare una politica adeguata alle necessità?

Il deputato comunista Luciano Barca, responsabile della sezione riforme e programmazione della direzione del Pci, è convinto che il settore dei trasporti complessivamente inteso (ferrovie, porti, autolinee urbane ed extraurbane, ferrovie locali) può essere uno degli elementi trainanti di una politica di riconversione industriale. Lo va sostenendo da anni, per la verità, e il recente documento economico dei comunisti ripropone il problema. Ma che possibilità ci sono che la questione venga assunta veramente come prioritaria delle scelte di governo?

Finora, le Regioni si sono date da fare: dal 1972 al 1974 sono intervenute con stanziamenti di decine di miliardi (complessivamente 110), una cifra complessivamente modesta, ma indicativa di una scelta, di un orientamento che dovrebbe conoscere un più ampio sviluppo nel corso di questa legislatura.

Se, nel corso dei prossimi anni riusciremo ad avere, in Italia, un sistema di trasporti più efficiente, ciò sarà dovuto anche all'intervento legislativo e finanziario delle Regioni, alle pressioni esercitate nei confronti dello Stato per ottenere una vera e propria inversione di tendenza, destinando al trasporto pubblico una quantità di risorse assai maggiore di quella che le è stata destinata nel passato.

«Nel ventennio 1950-1970», precisa Giuseppe Giacchetto del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, «sono stati investiti almeno 8.000 miliardi nella motorizzazione privata, e poco più di 500 nelle imprese di trasporti pubbliche o in concessione. Per acquisto di mezzi si è speso, nel solo 1973, 1.673 miliardi per acquisto di mezzi privati e solo 33 miliardi nelle aziende pubbliche».

E' l'auto, quindi, la grande accusata? Non più: paradossalmente la polemica che negli anni del boom si era esercitata contro l'automobile, quasi simbolo dell'individualismo consumista e delle distorsioni della nostra economia, si è attenuata quando il settore ha cominciato a entrare in crisi, quando sui piazzali delle fabbriche si sono allineate decine di migliaia di macchine in attesa di acquirenti. Non va più di moda sparare sull'automobile.

Alessandro Carri, parlamentare comunista esperto del problema dei trasporti, si preoccupa per esempio, di affermare che «lo sviluppo del trasporto pubblico non può mortificare del tutto quello privato. Oggi ci sono in circolazione 12 milioni di macchine private; è un livello alto, la cui crescita dovrà essere contenuta, ma non ridotta. La normale sostituzione di questo parco macchine e il mantenimento di una quota per l'esportazione debbono consentire il mantenimento degli attuali livelli produttivi e degli attuali organici».

L'ipotesi da affermare è quindi quella della integrazione dei sistemi pubblico-privati,

all'insegna della razionalizzazione e dell'economia.

Il mezzo pubblico consente di realizzare una economia di carburante che si aggira attorno al 30 per cento: basterebbe questo per indurre a preferire una sua espansione, piuttosto che quella dei mezzi privati. Ma questa convenienza non è ancora convenienza personale, privata, per tutti coloro che preferiranno sempre il mezzo privato qualunque ne sia il costo fino a quando non sarà realizzato un netto miglioramento complessivo del servizio. Si tratta in concreto di offrire più tram, più autobus, più filobus, e tutti più comodi e più rapidi.

Il «piano autobus» è il frutto sia pur magro e tardivo di questa impostazione. E furono le Regioni ad avanzarlo, nei primi mesi del 1974, indicando il fabbisogno complessivo in 30.000 autobus, una metà dei quali destinati a coprire le esigenze di rinnovo del parco attuale, l'altra metà destinata ad incrementare la capacità del trasporto collettivo. Questo obiettivo da realizzare in dieci anni, avrebbe comportato un impegno di spese di circa 1500 miliardi. In questi termini il piano avrebbe potuto rappresentare anche una sollecitazione alla riconversione produttiva della industria automobilistica.

Tra il 1974 e oggi il cosiddetto «piano autobus» è andato progressivamente ridimensionandosi. Per tutto il 1974, in sede nazionale si è continuato a discutere, senza approdare ad alcuna conclusione. Nel corso del 1975, in assenza di una scelta di governo, le Regioni hanno cominciato a impegnarsi dal punto di vista finanziario per facilitare un certo rinnovo ed ampliamento del parco autobus. Circa 60 miliardi sono stati investiti a questo scopo. Poi, alla fine del 1975, finalmente, nell'ambito dei decreti anticongiunturali sono stati stanziati 30 miliardi annui come contributo alle Regioni, fino ad un concorso di spesa del 50 per cento.

«La cifra è insufficiente» sostiene Altie-

ro Ferrari, segretario della Federazione Italiana autoferrotranvieri «e il meccanismo rischia di impedire uno sviluppo della spesa nelle regioni meridionali». Anche Antonio Marzotto Caotorta, presidente della Federtrasporti ritiene la cifra insufficiente. Pure integrata con il finanziamento regionale infatti, essa non consente l'acquisto di più di 1500 autobus l'anno contro un fabbisogno che è di almeno 5 o 6 mila.

E tuttavia, anche in questi termini del tutto insufficienti, il meccanismo è lungi dall'essere avviato. Le Regioni stanno aspettando con qualche nervosismo il decreto del ministero del Bilancio con la ripartizione e l'accreditamento delle somme. I mesi passano e dal palazzo di Via XX Settembre non giunge segno di vita. Mercoledì scorso, per sollecitare una iniziativa ministeriale si sono riuniti a Firenze gli assessori ai trasporti di tutte le regioni. Ne è uscita una nota molto polemica e un telegramma di protesta inviato al ministro Andreotti, rimasto, naturalmente, senza risposta. Ora, le Regioni progettano nuove iniziative, nuove proteste, nuovi telegrammi, nuovi incontri. Il piano autobus, o quanto ne è rimasto del primitivo progetto, viene seguito con attenzione anche dalla Federazione Lavoratori Metalmeccanici, che nello sviluppo del trasporto automobilistico pubblico vede la possibilità della realizzazione dello stabilimento di Grottlaminarda, per il quale esiste già un impegno della Fiat.

«Così com'è il piano non rappresenta che una boccata d'ossigeno», dice Guglielmo Mondini direttore delle vendite dell'azienda torinese «ma sappiamo che esiste la possibilità di aumentare in modo cospicuo il fondo».

Tra Federtrasporti e Fiat sono ora in corso contatti per stabilire insieme i tipi di mezzi da mettere in circolazione; non più di alcuni tipi, andando ad una semplificazione ed unificazione della produzione. Ma anche questo decreto, che dovrà essere emesso dal ministero dei Trasporti, è in ritardo. Per ora è stato solo deciso che l'autobus tipo sarà arancione.