

In questo quaderno:

12 Città che cambiano:
La Chaux-de-Fonds

13 È un'Italia a due facce
quella che affronta le sfide
dell'attuale crisi economica

14 La revoca della scomunica
ai vescovi lefebvreiani e la politica
del Vaticano

15 Seconda puntata su Milano,
una metropoli in crisi

DIBATTITI

Tempo di crisi, tempo di utopie

Negli Stati Uniti nascono nuove idee su come trasformare l'industria automobilistica

Angelo Rossi

La crisi economica in corso ha, per la sua portata, fatto rinascere il dibattito sui sistemi che si pensava fosse ormai stato sepolto, o disperso, con gli ultimi resti del muro di Berlino. Invece, non solo si è ripreso a discutere sull'importanza dell'intervento regolatore dello Stato nell'economia ma si discute anche se, con la crisi, non sia arrivata finalmente il momento di dire addio all'economia di mercato e al principio che la sostiene: la libera concorrenza.

Per altri, invece, la riforma di fondo deve essere fatta nel processo di produzione. Al posto di un'economia che consuma, a un ritmo sempre più rapido, risorse che non sono rigenerabili, occorrerebbe mettere un'economia ecologica rispettosa dell'ambiente e, soprattutto, parchissima nei consumi energetici. Addio all'economia di mercato senza freni, dapprima.

Dalla fine degli anni settanta dello scorso secolo, con l'arrivo al potere dei repubblicani regniani e dei conservatori di Margaret Thatcher, l'indirizzo di politica economica dominante è diventato quello del «meno Stato». Si sono ridotti gli aiuti all'economia, si sono aperti alla concorrenza dei privati i monopoli di stato in settori come le poste, le ferrovie, l'energia, i

trasporti pubblici, e si è liberalizzato, ossia si è cercato di ridurre la regolamentazione statale, in particolare nel settore finanziario. Per i critici del capitalismo la liberalizzazione dei mercati è la principale responsabile della crisi attuale. È come se, nello zoo, si togliessero le sbarre alle gabbie dei leoni e delle tigri. Nessuno potrebbe meravigliarsi della strage che potrebbe succedere.

Questo è quanto è capitato nel mondo della finanza internazionale. Lasciati liberi di agire, i leoni e le tigri dell'alta finanza si sono gettati sul piccolo risparmiatore e l'hanno sbrantato. Non si può liberalizzare in settori nei quali è attiva la speculazione. La speculazione va sempre tenuta sotto controllo. Per rispondere alle sfide di oggi, concludono i critici, il sistema di controllo deve però essere internazionale. E qui casca l'asino, perché per erigere un sistema di questo tipo, auspicato da personalità con origini politiche così diverse come Helmut Schmid e Joseph Stiglitz, occorre che i governi delle maggiori economie (quelle, per intenderci, che fanno parte dell'OCSE) si mettano d'accordo.

Come riconosce lo stesso Schmid, la discussione su un possibile accordo potrebbe durare sino alle calende greche. Non crediamo che la riforma in

senso ecologico del sistema di produzione potrà avere maggiore successo. Precisiamo dapprima che la riduzione dei tassi di crescita, indotta dalla crisi, porterà a un contenimento dell'inquinamento.

Il tasso di crescita delle emissioni legate alla produzione e ai trasporti dovrebbe diminuire in modo significativo. Ma questi sono effetti di cui la maggioranza della popolazione preferirebbe farne a meno.

Più interessante è la proposta di approfittare della crisi attuale per riformare l'industria dell'automobile. Ne ha parlato di recente, in un'intervista, uno dei figli di Robert Kennedy. L'aspetto interessante di questa proposta è che sembra si stia già mettendo in pratica. Kennedy accennava a un progetto, in via di realizzazione, con il quale si doteranno di prese di corrente tutti gli spazi di parcheggio dello stato di Israele, per permettere la ricarica delle batterie delle au-



tomobili elettriche. Ovviamente, mettere a disposizione energia elettrica nei parcheggi non risolve che una parte del problema.

La difficoltà maggiore è quella di indurre le aziende che fabbricano automobili a trasformare le catene di montaggio attuali in catene di montaggio di automobili elettriche. Kennedy ricordava che durante la seconda guerra mondiale, con una decisione del presidente degli Stati Uniti, gli stabilimenti di Detroit abbandonarono la produzione di automobili per produrre carri

armati e altri veicoli necessari allo sforzo bellico, da un giorno all'altro. Secondo lui basterebbe che il governo americano assicurasse lo smacco delle nuove automobili durante una fase di introduzione di qualche anno, perché la riforma fosse portata a termine. Certo che poi rimarrebbe da risolvere il problema del dove prendere l'energia, necessaria alla circolazione delle automobili elettriche, senza aumentare l'inquinamento.

Come si vede, anche in questo caso, dal dire al fare potrebbe esserci di mezzo il mare.

ASSICURAZIONI SOCIALI

Votazione popolare rinviata causa recessione

Improprio in questo momento, secondo il Consiglio federale, un aumento dell'IVA per finanziare l'AI

Ignazio Bonoli

Già verso la metà di gennaio correva voce che il Consiglio federale avrebbe voluto rivedere il messaggio sul finanziamento supplementare dell'Assicurazione invalidità (AI), dopo aver comunque già fissato la data per la votazione popolare al prossimo 17 maggio. Il Parlamento se ne sarebbe

occupato nella sessione di marzo, ma tre consiglieri federali, Couchepin per la socialità, Merz per le finanze e Leuthard per l'economia avevano programmato un incontro per il giorno 23 gennaio. La settimana dopo il Consiglio federale ha infatti deciso di rinviare il tema in votazione il 17 maggio. Quali sono i motivi che hanno provocato questo ripensamento?

Bisogna premettere che la modifica proposta comportava due aspetti principali: la separazione dell'AI dal Fondo AVS e l'aumento di 0,4 punti percentuali dell'IVA, limitato a un periodo di sette anni per finanziare la stessa AI. Il momento per discutere questa proposta è quindi sembrato poco propizio, a causa delle difficoltà in cui si dibatte l'economia. Un aumento della

principale imposta sui consumi sarebbe infatti improponibile proprio mentre si stanno facendo sforzi per stimolarli. D'altro canto i problemi finanziari dell'AI sono tali da richiedere interventi urgenti, soprattutto se si resta ancorati all'idea di togliere l'AI dal Fondo AVS. Per ovviare in parte al dilemma che ne è nato, le casse federali dovrebbero accollarsi 900 milioni di franchi nel primo anno e 1,2 miliardi negli anni seguenti.

Nuovo grattacapo quindi per il responsabile delle finanze, anch'egli alle prese con problemi di calo probabile dei gettiti fiscali e necessità sicure di sostegno all'economia. Il Dipartimento delle finanze ha perciò subito fatto sapere che per finanziare l'AI, già con il preventivo 2010, si deve prevedere una sospensione del freno all'indebitamento. Un allentamento del freno è previsto per «situazioni straordinarie», ma deve essere votato dal Parlamento. Il Consiglio federale finora pensava a una simile misura, ma per un eventuale terzo pacchetto di sostegno alla congiuntura, da decidere nel caso in cui la recessione fosse più profonda e

più lunga del previsto. È evidente che un finanziamento dell'AI avrebbe ridotto i mezzi a disposizione del governo, proprio in un momento in cui riceve sollecitazioni da più parti.

È quindi probabile che in marzo il Parlamento dovrà occuparsi di un rinvio dell'aumento dell'IVA per l'AI. Una situazione storicamente nuova, poiché il progetto è già stato approvato dai due rami del Parlamento e il governo aveva già fissato la data della votazione popolare. Votazione necessaria poiché l'aumento dell'IVA esige una modifica della Costituzione e richiede la maggioranza del popolo e dei cantoni. Gli ambienti economici hanno approvato la decisione del rinvio della votazione popolare, poiché a causa della situazione economica si potrebbe rischiare un rifiuto popolare, mentre i due temi della separazione dell'AI dal Fondo AVS e dell'aumento dell'IVA sono comunque d'attualità.

Le assicurazioni sociali hanno sempre più bisogno di riforme e il Fondo AVS non può continuare ad assumersi i disavanzi dell'AI, senza rischia-

re esso stesso problemi di liquidità. Nel contempo il Consiglio federale scarta anche l'ipotesi di una eventuale diminuzione dell'IVA per favorire i consumi, come suggerito dall'UDC, poiché di scarsa efficacia. È però evidente che un aumento di imposte, sotto qualsiasi forma, nel bel mezzo di una recessione, sarebbe proprio un'assurdità. Sul piano politico vi è poi il grosso rischio di un no popolare a una riforma più che necessaria e del resto già decisa, lasciando crescere la montagna di debiti e rendendo più difficili i futuri risanamenti.

Il Consiglio federale si trova perciò in una situazione delicata e il Parlamento non mancherà di far notare che i sintomi della crisi erano già evidenti lo scorso autunno e il tempo per cambiare rotta ci sarebbe stato. In ogni caso non si potrà sfuggire a un nuovo decreto del Parlamento che introduca almeno il rinvio nel tempo del previsto aumento dell'IVA, almeno fino a quando si saranno superati i momenti peggiori della crisi economica. Ma oggi non si può certamente prevederle la fine.

NELLE FOTO: in alto, il patron dell'azienda tedesca Ruf automobile mentre presenta un nuovo modello di auto elettrica; sotto, Consiglio federale in seduta.

