



Candidato: Roberto Almasio

IL NOSTRO PROGRAMMA POLITICO PER LA PROVINCIA DI NOVARA

POLITICA ECONOMICA

Il disegno di politica economica e sociale che proponiamo per la nostra provincia si basa sulla individuazione di alcuni caratteri prospettici generali dello sviluppo che non sono stati finora adeguatamente considerati.

L'Italia è un paese che si pone tra quelli più ricchi ed industrializzati del mondo. Tuttavia è un paese che invecchia, che riduce la produzione domestica di beni materiali, che perde competitività e trasferisce la produzione verso aree più vantaggiose, che espande la produzione di servizi per la persona, che importa mano d'opera pur avendo in alcune aree del paese tassi di disoccupazione molto elevati, che investe poco sul suo capitale umano, in particolare nel campo della ricerca scientifica, e sull'innovazione tecnologica. Il quadro in provincia di Novara non è immune a questa situazione, infatti tutti gli indicatori economici relegano Novara negli ultimi posti tra le province del nord Italia.

Di fronte a questo panorama negativo il P.d.L. di Novara vuole portare chiarezza e nuova capacità politica sui tavoli decisionali locali.

Come P.d.L. di Novara riteniamo che la diffusione di nuove strategie imprenditoriali siano essenziali e che le istituzioni debbano favorirne la comparsa.

Pertanto la politica economica del P.d.L. di Novara si ispirerà al motto di: "Favorire l'occupazione e lo sviluppo economico in provincia sostenendo la qualità della sua industria, favorendo la diversificazione di impresa sul territorio.

Per ottenere questo obiettivo riteniamo che Incontri pubblici periodici con la popolazione, le istituzioni locali, l'imprenditoria organizzata ed i sindacati, permetteranno di verificare i risultati raggiunti e orientare le scelte future.

Sostegno all'industria Novarese

- a) Dialogo costante con le istituzioni europee per la promozione dei prodotti Novaresi di qualità all'estero. Ad esempio utilizzando un marchio di qualità "Made in Novara" per i prodotti tipici del nostro territorio.
- b) Diffusione di un nuovo modo di fare impresa tramite formazione dei dirigenti delle imprese: il modello organizzativo padrone-direttore generale tipico delle imprese Novaresi medio piccole non e' oggi in grado di gestire con pieno successo la complessità del mercato,
- c) Costruzione di nuove infrastrutture di comunicazione sia fisiche (strade) sia elettroniche (digitalizzazione del distretto Novarese).

Diversificazione Industriale ed Infrastrutture Tecnologiche

- a) Agevolare l'accesso alle innovazioni tecnologiche per le piccole e medie imprese Novaresi. In Piemonte abbiamo a disposizione due Poli Universitari. Sfruttiamo i cervelli che vi operano.
- b) Favorire gli investimenti privati in nuove idee imprenditoriali che diversifichino i settori produttivi operanti in provincia di Novara. Cosa vieta agli imprenditori Novaresi di dedicare le loro capacità in altri settori differenti, quali ad esempio l'informatica, la farmaceutica, il turismo, etc.
- c) Riconversione industriale.
- d) Informatizzazione.

UNA PROPOSTA DA ATTUARE IMMEDIATAMENTE

Per favorire la crescita dell'imprenditorialità la provincia di Novara deve aiutare tutte le iniziative con un contributo economico iniziale. Tale contributo dovrà servire per uno studio di mercato che verifichi l'idea imprenditoriale e per il pagamento delle prime spese di avviamento.

ENTI LOCALI ED UNIVERSITA'

Un'opportunità per l'innovazione dei processi produttivi e la creazione di imprese innovative in tutta la Provincia.

La situazione economica nazionale recessiva è sotto gli occhi di tutti con chiusura delle imprese e la perdita di posti di lavoro. Gli investimenti industriali abbandonano il territorio e ci si rende conto di aver investito poco nella promozione di nuove idee imprenditoriali che avrebbero potuto offrire valide alternative occupazionali ed imprenditoriali rispetto a quello oggi in crisi.

La soluzione di questi problema: non sarà semplice o indolore. Ma può essere affrontata con una seria politica economica territoriale che, nel breve termine, renda più appetibile l'insediamento di nuove imprese sul territorio e, nel lungo termine, investa costantemente e seriamente sull'innovazione imprenditoriale.

Ecco che la presenza sul territorio dell'Università costituisce un'opportunità per promuovere lo sviluppo (a medio-lungo termine) di nuove realtà imprenditoriali innovative. Ed e' quindi importante far giocare un ruolo di primo piano ai ricercatori, che in essa operano, per contribuire a migliorare le sorti dello sviluppo economico del territorio.

Infatti, la presenza dell'Università su un territorio è un fattore abilitante non solo per facilitare l'accesso all'istruzione superiore e alla sua diffusione, ma soprattutto per promuovere l'applicazione e lo sfruttamento dei risultati della ricerca applicata in tutte le realtà pubbliche e private presenti in provincia.

E', infatti, prassi comune in altre nazioni favorire il coinvolgimento dei ricercatori universitari in tutte le attività territoriali legate all'innovazione: dall'innovazione dei processi o dei prodotti o alla vera e propria creazione di imprese innovative che coinvolgano in primo piano i ricercatori stessi.

Di fronte alla sfide economiche di oggi e riconoscendo l'opportunità data dalla presenza di ricercatori universitari in loco, gli amministratori pubblici devono riconoscere che sia gli enti locali

sia le istituzioni private devono investire e chiedere di più alla nostra Università rispetto a quanto fatto finora.

Al fine di favorire un dibattito costruttivo su quale politica intraprendere per meglio utilizzare le competenze dei ricercatori universitari all'interno del tessuto imprenditoriale provinciale, riportiamo alcune considerazioni su quali meccanismi non funzionano e su quali meccanismi si potrebbero adottare in alternativa.

Cosa e' migliorabile nel rapporto Università-Provincia:

- Occorre eliminare la vecchia mentalità che semplicemente agendo sull'offerta della formazione si producano effetti positivi economici e culturali sul territorio. E' inutile creare un'infinita di lauree specialistiche quando mancano le imprese in grado di assorbire o non ci sono studenti iscritti ai corsi o il diploma risultante non e' riconosciuto da nessun ente.
- Dare fondi a sostegno dell'Ateneo in un'unica soluzione all'amministrazione centrale, senza sapere come verranno usati e senza incontrare personalmente i ricercatori che li useranno e senza stabilire una verifica a posteriori dei risultati ottenuti. Si tenga presente che nè il Rettore nè i baroni universitari svolgono attività di ricerca direttamente. Essa e' invece svolta da ricercatori seri desiderosi di fare carriera dimostrando il loro valore scientifico e di guadagnare dal loro lavoro svolto.
- "Neanche il cane muove la coda per niente": i regolamenti e la prassi universitaria dell'Ateneo rendono di fatto impossibile per un ricercatore di ottenere un premio monetario per l'attività di ricerca fatta e per i fondi che egli ha portato all'Ateneo. Sono regole da cambiare.
- Mancata creazione di aziende/spin-off universitari. La costituzione di imprese innovative aventi per soci ricercatori universitari fa la fortuna della California (Usa) o di Cambridge (Inghilterra). I regolamenti universitari attuali non favoriscono la creazione di spin-off; anzi e' fatto divieto ai docenti universitari a tempo pieno (cioè quelli che fanno ricerca veramente) di svolgere attività imprenditoriale in qualsiasi forma a meno che si pongano in aspettativa senza stipendio. Occorre dare atto, relativamente a questo punto, che la riforma universitaria del Ministro Moratti propone di abolire questa norma suicida per la creazione di imprese innovative.
- Esistono docenti che fanno carriera indipendentemente dal curriculum scientifico acquisito. Perché gli Enti Locali dovrebbero finanziare un progetto di ricerca guidato da una persona poco competente?

Cosa proponiamo per migliorare il rapporto Università-Provincia:

- Rendersi conto che gli amministratori degli Enti Locali hanno un notevole potere di indirizzo dell'attività didattica e di ricerca svolta dall'Ateneo visti i finanziamenti che direttamente (o tramite la Regione od il Governo) sono dati all'Ateneo.
- Smettere di dare fondi in modo indiscriminato all'amministrazione centrale di Ateneo ma darli direttamente ai ricercatori coinvolti sulla base di progetti di attività e di obiettivi da conseguire.
- Non utilizzare il meccanismo del co-finanziamento dei progetti di ricerca (favorisce chi ha già fondi di ricerca a disposizione e impedisce alle nuove idee ed ai giovani ricercatori di presentare anche solo la domanda di progetto).

- Creazione di un Coordinamento Provinciale Università-Impresa che controlli ed indirizzi l'attività didattica e di ricerca (principalmente applicata) svolta dall'Ateneo con i fondi concessi a livello locale e che rediga un rapporto annuale sull'impatto dell'attività Universitaria sul territorio.

Esempi di attività di indirizzo e di controllo sull'offerta didattica includono:

- a) verificare annualmente quali tipi di formazione generale di livello universitario sono richieste e realmente assorbite dal territorio provinciale. I docenti universitari non hanno le competenze necessarie nè devono sostituirsi alla formazione professionale di cui invece devono occuparsi le aziende anche con l'attivazione di corsi di formazione e stage interni.
- b) controllare e pubblicizzare l'efficienza ed il valore prodotto dall'offerta didattica dell'Ateneo sulla vita professionale dei laureati tramite pubblicazione di dati quali: numero di iscritti per corso di laurea negli ultimi 5 anni; professioni svolte dopo il conseguimento del diploma di laurea; posizioni e stipendi annuali medi raggiungibili dai laureati dell'Ateneo provinciale dopo 5 anni dalla laurea.

Esempi di attività di indirizzo e di controllo sulla ricerca accademica includono:

- a) promuovere l'incontro della domanda/offerta di attività di innovazione industriale con incontri semestrali tra ricercatori universitari ed imprenditori e con pubblicazione di una newsletter bimestrale.
- b) promuovere la creazione di spin-off universitari e l'investimento di capitali privati in nuove imprese ad alto contenuto di innovazione sul territorio provinciale.
- c) promuovere una "gara didattica" di progetti di impresa innovativi preparati da studenti/docenti dell'Ateneo da sottomettere allo Sportello Creazione di Imprese.

La direzione del Coordinamento Provinciale Università-Impresa deve essere attribuita totalmente ed esclusivamente alla Provincia/Enti Locali mentre si favorirà la partecipazione puramente consultiva di docenti degli enti di ricerca presenti sul territorio e non.

Infatti assegnare potere decisionale a chi già ricopre un ruolo istituzionale nell'amministrazione dell'Ateneo: Rettore, Presidi di Facoltà o Direttori di Dipartimento, etc. riprodurrebbe l'attuale meccanismo di distribuzione delle risorse finanziarie sotto altro nome.

Tale meccanismo non ha finora funzionato bene per la promozione della ricerca applicata industriale sul territorio (ad esempio: quanti spin-off ha creato l'Ateneo?) e sicuramente è migliorabile in termini di offerta didattica (ad esempio: è efficiente ed ha senso attivare dei corsi di laurea per meno di 20 iscritti al primo anno?).

LOGISTICA OGGI

La nostra Provincia gode di una posizione ottimale dal punto di vista geografico, che gli ha sempre consentito di avere un ruolo importante nel contesto del sistema logistico Italia.

Il posizionamento del nostro territorio lungo gli assi ferroviari e stradali Est-Ovest e Nord-Sud ha sempre privilegiato le nostre aziende dando un contributo importante all'economia delle produzioni locali e la ferrovia ha sempre fatto la parte da leone.

Basti pensare all'imponente struttura creata negli anni '80 a Rivalta Scrivia che, collegata da 40 minuti di ferrovia a Genova, ha migliorato l'operatività del principale porto Ligure, consentendogli di sopportare un traffico importante merci di diversa tipologia.

Numerose inoltre erano le nostre aziende dotate di raccordo ferroviario e quindi collegate alla rete si avvalevano prevalentemente del servizio ferroviario.

Sono comunque rimaste per molti anni delle grosse aree inutilizzate del nostro territorio per strategie logistiche incomprese. Quello che è successo in piccolo nella ns. provincia è la spia di un problema che si rileva nel contesto della Logistica d'Italia e d'Europa.

Questi problemi, già nel 2001, ha indotto la Commissione della Comunità Europee a definire un LIBRO Bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010, di cui pochi ne conoscono l'esistenza.

Sono stati presi in esame tutti i punti critici del trasporto con la finalità di:

- A. Migliorare la qualità del trasporto su strada
- B. Rilanciare le ferrovie
- C. Controllare la crescita del trasporto aereo

I trasporti si trovano a dover soddisfare le esigenze di una società sempre più assetata di mobilità e di un'opinione pubblica sempre meno incline ad accettare i cronici ritardi e la mediocre qualità di determinati servizi.

Un moderno sistema dei trasporti deve risultare sostenibile tanto dal punto di vista economico, che sociale che ambientale.

Nel discutere l'avvenire di tale settore va tenuta ben presente la sua rilevanza economica. Con un giro d'affari complessivo di circa mille miliardi di euro, pari ad oltre il 10% del prodotto interno lordo, esso dà lavoro a più di 10 milioni di persone. Infrastrutture e tecnologie impiegate hanno costi tali che qualsiasi errore di valutazione finisce per imporre un grave fardello sulla società. Proprio in considerazione della rilevanza degli investimenti nel settore dei trasporti e del loro ruolo determinante per la crescita economica, i firmatari del trattato di Roma avevano previsto l'elaborazione di una politica comune soggetta a regole specifiche.

La politica comune dei trasporti non si è purtroppo sviluppata in modo armonioso ed il sistema dei trasporti europeo si trova oggi a dover far fronte ad una serie di gravi difficoltà.

La crescita squilibrata dei diversi modi di trasporto riflette in parte la migliore capacità di adattamento di determinati modi alle esigenze dell'economia moderna, ma in molti casi essa è dovuta anche alla mancata internalizzazione dei costi esterni nei prezzi del trasporto e all'inosservanza di talune normative sociali e di sicurezza (soprattutto nel settore del trasporto stradale).

Ciò ha portato ad una situazione in cui il trasporto su strada rappresenta ormai il 44% del trasporto merci, rispetto al 41% della navigazione a corto raggio, all'8% della ferrovia ed al 4% delle vie navigabili; il predominio del trasporto su strada è ancora più marcato nel comparto passeggeri che vede il trasporto su strada al primo posto con una quota di mercato del 79%; il trasporto aereo, con il 5 %, si avvicina alla quota delle ferrovie, ferme al 6%; congestione di determinati grandi assi stradali e ferroviarie, dei centri città e degli aeroporti; problemi ambientali e ripercussioni sulla salute dei cittadini (non va dimenticato il grave tributo in termini di vite legato all'insicurezza sulle strade).

Il Libro bianco contiene precise proposte da adottare a livello comunitario nel quadro della politica dei trasporti. Esso prevede inoltre un programma d'azione composto da diverse misure scaglionate fino al 2010 e legato a scadenze, che comprende in particolare un meccanismo di controllo e una valutazione intermedia nel 2005, per determinare se gli obiettivi quantitativi (ad esempio in materia di ripartizione modale o di sicurezza stradale) sono stati effettivamente raggiunti e se occorrono degli adeguamenti.

La Commissione adotterà proposte dettagliate all'insegna degli orientamenti seguenti:

- Rilancio delle ferrovie
- Migliorare la qualità del trasporto su strada
- Promuovere i trasporti marittimi e fluviali
- Rendere la crescita del trasporto aereo più rispettosa dell'ambiente
- Fare dell'intermodalità una realtà
- Realizzare la rete transeuropea dei trasporti
- Migliorare la sicurezza stradale
- Elaborare un'efficace politica di tariffazione dei trasporti
- Riconoscere i diritti e i doveri degli utenti
- Sviluppare trasporti urbani di qualità
- Mettere a frutto ricerca e tecnologia per disporre di trasporti puliti ed efficienti.

Occorre pertanto avviare azioni concrete volte a rendere i trasporti stradali e marittimi più puliti e sicuri, nonché ad integrare i sistemi intelligenti in tutti i modi così da permettere una gestione efficace delle infrastrutture. In conseguenza del declino della ferrovia, nel corso dell'ultimo trentennio sono stati dismessi mediamente ogni anno in Europa 600 chilometri di binari, a fronte di un aumento medio annuo della rete automobilistica di 1200 chilometri. Fra le tratte chiuse al traffico e talvolta addirittura smantellate, vi sono migliaia di chilometri che potrebbero oggi risultare estremamente utili quali alternative ad altri tronchi ferroviari ormai saturi.

La realizzazione progressiva di una rete transeuropea interoperabile e il previsto sviluppo del traffico richiedono di rivedere l'organizzazione delle reti in una vera prospettiva transeuropea affinché esse siano meglio integrate. Il mercato ferroviario ha infatti il potenziale di crescita più promettente sulle grandi distanze. Il successo di questa nuova organizzazione presuppone un uso ottimizzato delle capacità esistenti.

Numerose infrastrutture ferroviarie sono state concepite e realizzate tra la metà e la fine del XIX secolo, in una prospettiva nazionale, o regionale. Queste infrastrutture non reggono più l'aumento del traffico e negli ultimi anni si sono moltiplicate le strozzature in prossimità delle grandi agglomerazioni, dove convergono treni merci regionali o su lunga distanza. La priorità data di conseguenza ai treni viaggiatori rode la fiducia dei caricatori in questo modo di trasporto.

Il rilancio del trasporto europeo di merci presuppone linee internazionali efficienti, le cui infrastrutture siano riservate al trasporto merci in esclusiva o almeno per un certo periodo della giornata. Tale misura difficilmente può essere decretata a breve termine a livello comunitario, ma tutte le misure a livello nazionale devono tendere verso quest'obiettivo cui contribuisce la realizzazione della rete di treni ad alta velocità. La messa in servizio delle nuove linee nuove permetterà infatti di smistare una parte del traffico delle linee verso la nuova linea creando così capacità supplementari sulla linea precedentemente adibita a tutto il traffico.

Dall'apertura del mercato alla costruzione di una rete europea dedicata al trasporto merci.

La direttiva 2001/12/CE prevede la costituzione di una "Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci" (TERFN) composta da circa 50 000 km di linee aperte ai servizi europei di trasporto merci nel 2003. Tutte le compagnie europee titolari di licenza potranno utilizzare tali linee, in concorrenza con le altre imprese ferroviarie ed offrire nuovi servizi.

Va sottolineato che dal 2008, l'apertura del mercato ai servizi europei di trasporto merci riguarderà tutti i 150 000 km del sistema ferroviario complessivo. La Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci è dunque un'iniziativa provvisoria.

La Commissione ha inoltre proposto di rivedere la rete ferroviaria transeuropea definita nel 1996 negli orientamenti del Parlamento europeo e del Consiglio (decisione n. 1692/96) per eliminarne i punti di strozzatura. Tale rete transeuropea costituisce il quadro di riferimento per i finanziamenti comunitari e nazionali a favore di infrastrutture.

Di fronte alla crescita del traffico, bisogna riorganizzare gli aeroporti per ottimizzare l'uso delle capacità esistenti.

Tuttavia, ciò non sarà sufficiente e l'Europa non potrà evitare nuove infrastrutture aeroportuali, anche nei paesi candidati all'adesione che raramente dispongono di capacità sufficienti per fare fronte alla crescita del traffico legata all'allargamento.

Mancano complessivamente nell'Unione circa 800-1600 controllori su un totale di 15 000. Il numero di controllori non è aumentato proporzionalmente al traffico. La situazione è ancora più preoccupante se si tiene conto del fatto che un terzo dei controllori in attività andranno in pensione entro il 2010 (relazione del gruppo ad alto livello "Cielo unico europeo", novembre 2000).

La struttura attuale del sistema di trasporto aereo porta le compagnie a concentrare le loro attività su grandi aeroporti che sviluppano come nodi centrali (hub) per le loro attività intracomunitarie e internazionali. La congestione si concentra nei grandi hub aeroportuali con effetti nocivi e ripercussioni sulla gestione del traffico aereo.

La congestione nel cielo è già oggetto di un piano d'azione concreto, ma quella a terra non riceve ancora né l'attenzione né l'impegno necessario. Eppure, quasi la metà dei cinquanta principali aeroporti europei hanno raggiunto o stanno per raggiungere la saturazione del livello di capacità a terra. Occorre pertanto sviluppare sistemi integrati di gestione e di controllo per assicurare l'efficacia e la sicurezza in tali aeroporti.

L'uso più efficace delle capacità aeroportuali presuppone la definizione di un nuovo quadro regolamentare:

- Parallelamente alla realizzazione del cielo unico, bisogna modificare, come recentemente proposto dalla Commissione, il quadro regolamentare che disciplina l'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti e garantire una pianificazione coerente delle capacità del cielo e delle capacità aeroportuali. La fascia aeroportuale che dà diritto di atterrare o di decollare ad un'ora specifica in un aeroporto deve essere correlata alla capacità disponibile dello spazio aereo. Se adottata, la proposta della Commissione dovrebbe contribuire alla gestione delle bande orarie e permettere più trasparenza negli scambi di esse, una sanzione immediata in caso di non uso di queste fasce e infine criteri più precisi per le priorità di assegnazione. Questa regolamentazione in una seconda tappa, dovrà prevedere una maggiore elasticità, compreso il ricorso a meccanismi di mercato. A tal fine, la Commissione presenterà nel 2003 una nuova revisione del sistema d'assegnazione delle bande orarie, per aumentare l'accesso al mercato, tenendo conto della necessità di ridurre le incidenze ambientali negli aeroporti comunitari.
- Gli oneri aeroportuali devono essere modificati per scoraggiare la concentrazione dei voli nella giornata;
- Le regole ambientali devono incoraggiare la ricerca di misure alternative prima di limitare gli operatori su un aeroporto;
- L'intermodalità con la ferrovia deve permettere notevoli guadagni in termini di capacità, trasformando la concorrenza tra treno e aereo in complementarità, per collegamenti tra metropoli garantiti da treni ad alta velocità. Non è più pensabile mantenere collegamenti aerei su destinazioni dove esiste di fatto un'alternativa ferroviaria ad alta velocità competitiva. Si potrà così effettuare un trasferimento di capacità verso assi dove non esiste un servizio ferroviario ad alta velocità.

Nel frattempo il traffico merci su strada è cresciuto in maniera inattesa; sì, le aziende del sistema logistico Italia trasportano più volentieri su gomma; sintetizzando il concetto la ferrovia non è più competitiva sia dal punto di vista operativo che economico. Le cause di questo fenomeno vanno analizzate in altre sedi, ma la realtà è comunque questa: il traffico stradale delle merci è aumentato in maniera considerevole.

Le strade, le autostrade, le città, sono percorse pericolosamente da camion che nel contesto dell'aumento del traffico automobilistico, ci evidenziano che le strutture attuali non sono più sufficienti. Bisogna creare strutture.

Cresce così la domanda, crescono gli operatori logistici, forse crescono anche i posti di lavoro, ma non possiamo ignorare le difficoltà operative in cui ci si muove a causa della carenza di strutture adeguate ed idonee a soddisfare le richieste del mercato. Una delle conseguenze immediate è la mancanza di competitività rispetto agli altri paesi europei.

Il nuovo scenario che si profila, nel contesto dell'aumento considerevole delle merci in movimento, della normativa sempre più rigida, ci lascia ipotizzare una urgente riorganizzazione degli assi di collegamento, la creazione di aree di sosta adeguate per i mezzi di trasporto (scali ferroviari ed aree di sosta attrezzate per gli automezzi).

Questo per dire che le nostre considerazioni, nella fase di ricerca di soluzioni efficaci, devono essere mirate su tale realtà geografica, per evitare di creare false illusioni e sprecare tempo ed energie in proposte di soluzioni inaccettabili.

Non si può continuare ad ignorare che il traffico stradale è in continuo aumento; che la capacità ferroviaria è insufficiente rispetto al continuo aumento del traffico delle merci; che fare inutili aeroporti significa continuare a demolire il territorio che ci viene sottratto ad altre iniziative più impellenti, oltre al danno geo-ambientale che ci ha spesso costretto a pagare pesanti conseguenze.

La necessità primaria è quella di creare strutture adeguate alla nuova realtà del traffico merci.

La realizzazione dei nuovi assi di collegamento e quindi la maggiore capacità operativa disponibile, collegata all'integrazione con la rete autostradale, costituiranno condizioni infrastrutturali favorevoli allo sviluppo della logistica.

In particolare il sistema ferroviario (diretrici e nodi) ha la necessità di un progetto organico del sistema dei terminali per le merci, articolati per territorio e differenziati per funzioni compatibili e complementari.

Il progetto deve andare di pari passo con lo sviluppo di tutti quei fattori tecnologici, costruttivi, organizzativi che possono incidere significativamente sui processi che intervengono nella catena del trasporto (carico/scarico, sistemi innovativi di trasporto ferroviario) determinandone una riduzione di tempi e di costi.

Di fronte alla crescente realtà del traffico merci su strada è impellente la necessità di risolvere il problema degli automezzi pesanti che attraversano i centri abitati; dobbiamo urgentemente creare percorsi alternativi per alleviare i disagi ai cittadini ed ai camionisti.

E' urgente creare aree di sosta attrezzate sia sulle autostrade che in prossimità dei centri abitati, per dare la possibilità ai mezzi pesanti di poter utilizzare aree adeguate alle dimensioni ed alle necessità delle aziende di trasporto.

Solo dopo potremo chiedere di rispettare la normativa (sosta dopo 4 ore di guida) e dare così più sicurezza agli automobilisti che spesso sono costretti a sostare tra camion che trasportano anche merci classificate pericolose (chimici-infiammabili).

E' troppo evidente il disagio di tutti quando ci troviamo nell'affollamento delle aree di servizio autostradali o camion in sosta nelle città.

L'esempio è Novi Ligure, posizionata geograficamente a quattro ore di viaggio dal confine Spagnolo, dove gli autisti devono sostare per legge, prima di riprendere il viaggio.

Dobbiamo insistere nella direzione di pretendere strutture adeguate per rendere vivibile il nostro territorio

AGRICOLTURA

Non è solamente nostra convinzione che l'entrata in vigore dell'Euro abbia creato problematiche all'interno del mondo agricolo. La capacità delle nostre imprese di essere effettivamente presenti sul mercato dipenderà unicamente da fattori di competizione reale e non più dalla flessibilità del cambio. Le imprese dovranno fare al meglio il loro mestiere per la modernizzazione delle strutture e l'affermazione dei prodotti, investendo nella qualità, nella ricerca e nella tecnologia. E' altresì necessario che l'Ente provinciale dia vita ad una politica agricola di coordinamento con le province limitrofe in modo da rappresentare un punto di partenza per un progetto che attraverso la Regione prima e lo Stato poi, giunga a sortire positivi effetti all'interno della Comunità europea che è oggi l'organo deputato ai problemi agricoli.

La Regione deve essere spronata a completare il processo di decentramento per creare un sistema di amministrazione più vicino ai cittadini e conseguentemente agli agricoltori, tutto ciò però non dovrà dar vita a conflitti fra enti.

Significativi sono i punti che la i LIBERALDEMOCRATICI intendono affrontare quali ad esempio: aiuto ai giovani agricoltori; accordi provinciali per le affittanze agrarie; disciplina dei distretti dei vini e delle strade del vino della provincia e conseguente modifica della legge regionale sulle enoteche, le botteghe del vino, i musei enologici.

Poiché l'agricoltura sta diventando lo strumento di salvaguardia del territorio, utilizzando gli interventi ministeriali previsti, daremo vita, in uno con le associazioni di categoria, ad un patto territoriale per l'agricoltura Novarese che porti alla creazione ed allo sviluppo di un distretto rurale che rilanci le produzioni nell'ambito delle filiere alimentari.

Non disgiunti dal contesto generale particolare attenzione sarà orientata su:

- Tutela delle aziende agricole site nei parchi con attribuzione delle stesse di compiti di gestione di attività eco compatibili,
- Piano di prevenzione degli incendi boschivi stimolando l'opera di pulizia del sottobosco.

COMMERCIO E ARTIGIANATO

La drammatica situazione economica in cui è sprofondata la qualità della vita degli abitanti della Provincia di Novara, ci porta ad individuare nella mancanza di progetti innovativi sinergici, tra imprenditoria commerciale e Amministrazione Provinciale, il vero grosso ostacolo al rilancio economico, culturale e sociale del nostro territorio: Le pur felici intuizioni, non sono mai supportate da elaborati economici dinamici, proiettati avanti nel tempo, con respiro poliennale, tesi a sviluppare le potenzialità delle imprese locali per consentire la creazione di una "Rete di

professionalità", che sia in grado di proporre il prodotto economico al di fuori dei confini provinciali, catalizzando nuovi investimenti atti ad aumentare l'occupazione.

Il Partito Liberaldemocratico, che pone particolare attenzione alla funzione sociale delle piccole imprese commerciali ed artigiane, propone una politica economica "avvolgente" che vede nei piani di recupero dei centri storici, nel potenziamento dei servizi offerti ai cittadini, nell'ammodernamento delle infrastrutture indispensabili alle imprese, nell'incremento della promozione dell'immagine dei prodotti locali, degli avvenimenti socio economici, l'unica strada percorribile per valorizzare le realtà imprenditoriali locali e generare reali ricadute positive sul tessuto economico provinciale

POLITICHE SOCIALI

La legge nazionale n. 328 più conosciuta con il nome di legge Turco, ha sulla carta trasferito numerose competenze per ciò che riguarda il sociale alle amministrazioni provinciali .

Di fatto la provincia non ha mai recepito tali indicazioni.

I nostri obiettivi principali dovranno essere il miglioramento della situazione dei nostri anziani, soprattutto di quelli che vivono sulla soglia dell'indigenza, e la tutela delle persone diversamente abili in quanto non tutelati per quanto riguarda la loro terza età.

Molto importante sarà affrontare il problema dell'immigrazione sul territorio per poter garantire agli immigrati veramente bisognosi di aiuto di potersi inserire nel nostro tessuto sociale , ma anche di evitare che persone poco oneste possano rendere meno sicura e più problematica la vita di tutti coloro che nella provincia già vivono e operano. Particolare attenzione porremo alla situazione degli asili nido della provincia , pur non essendo i diretti gestori del servizio , che è di responsabilità comunale.

Essendo a nostro avviso uno dei servizi più importanti l'ente provinciale non dovrà esimersi dallo spronare e dal collaborare con i comuni al potenziamento di questo particolare settore molto caro e molto utile alle donne della nostra provincia.

Daremo inoltre corso alla progettazione di un nuovo ospedale del capoluogo.

Gli Invalidi

La denominazione stessa del nostro partito attesta la natura eminentemente liberale delle idee a cui ci ispiriamo. Ma ciò non significa che proponiamo l'indiscriminata applicazione dei principi "darwiniani" sottesi a certo liberismo radicale; tali principi avrebbero valore solo se tutti potessimo affrontare una selezione rigorosamente meritocratica partendo realmente dalla stessa posizione e se fossimo animati da sincero amore fraterno. Utopia: in realtà l'egoismo e l'individualismo tendono ad avere la meglio, quindi spetta soprattutto allo Stato (e a Regioni, Province, Comuni, secondo un intelligente spirito di sussidiarietà) di provvedere al ripianamento delle disuguaglianze che caratterizzano la condizione dei disabili con le dovute iniziative economiche, strutturali e di rimozione delle barriere, non soltanto architettoniche.

Certamente molti decenni di scriteriato assistenzialismo "a pioggia" hanno portato danni enormi, ma non per questo ci si deve buttare dall'altro estremo e sostenere una sostanziale privatizzazione dell'assistenza. Nei confronti dei più deboli lo Stato non può e non deve abdicare al suo ruolo di "forza buona". La libertà è un valore altissimo, irrinunciabile ma libertà è anche quella, da parte di un Cittadino svantaggiato di condurre una vita il più possibile simile a quella di tutti gli altri.

Prima di tutto lo Stato, attraverso la scuola deve educare i futuri Cittadini alla vera solidarietà, persuadere alla bellezza dell'amore reciproco, guidare, anche con fermezza, se necessario, verso l'inibizione dell'egoismo e dell'indifferenza. Le prime barriere da smantellare sono quelle mentali: uno dei compiti degli educatori deve essere quello di smascherare, fin dall'età scolare, la falsità dei miti di bellezza ed efficienza che i mezzi di comunicazione di massa propongono con insistenza. Non ci siamo noi (ricchi, forti, sani, invulnerabili), e gli altri (deboli, poveri, malati) ma tutti siamo ugualmente fragili ed esposti al rischio che una malattia ci privi delle nostre quotidiane sicurezze. D'altra parte anche la più "normale" delle esistenze confluisce nella vecchiaia, periodo in cui una parte maggiore o minore delle nostre facoltà inevitabilmente si indebolisce, rendendoci invalidi. La scuola per prima dovrebbe non assecondare l'atteggiamento ipocrita che vuole ad ogni costo rimuovere una condizione di fragilità e debolezza che può coinvolgerci tutti.

E là dove lo Stato taglia le spese (faccio riferimento alla questione degli Insegnanti di sostegno: troppo pochi e insufficientemente addestrati), spetterebbe alle Amministrazioni Locali sopperire, integrando, quando è possibile, il numero degli Insegnanti di sostegno, o, almeno, organizzando e finanziando corsi di specializzazione per quelli effettivamente operanti. In ogni caso è compito degli amministratori locali sollecitare i Parlamentari nazionali ed europei a patrocinare queste istanze, come, in generale, quelle inerenti alla scuola. Spetterebbe inoltre alle amministrazioni locali fornire su richiesta alle scuole di ogni ordine e grado tutti quegli ausili informatici e tecnici che favoriscano un più completo inserimento degli studenti con gravi difficoltà fisiche.

I "falsi" invalidi. E' abitudine dei governi italiani, di qualunque matrice politica siano, tutte le volte che si annunciano leggi finanziarie impopolari, cercare consensi nell'opinione pubblica dando ampio risalto - attraverso i mezzi di comunicazione di massa - a "giri di vite" nei confronti della categoria parassitaria dei falsi invalidi. In realtà i "ciechi che guidano" e i "paraplegici che corrono" sono una esigua minoranza, ma ciò sembra non interessare le commissioni mediche incaricate, che svolgono indagini a tappeto e in molti casi, emettono i loro verdetti senza avere gli strumenti necessari per valutare con esattezza scientifica il grado di invalidità degli interessati, limitandosi ad epidermiche considerazioni sul loro aspetto e sulle loro abitudini di vita e finendo per applicare in modo assurdamente restrittivo la normativa vigente. Naturalmente è possibile ricorrere contro le conclusioni delle commissioni mediche (e la quasi totalità dei ricorsi viene accolto dal Pretore del Lavoro) ma i costi, i tempi lunghi, le oggettive difficoltà di movimento e di azione fanno sì che, in certi casi, invalidi veri rinuncino a rivendicare ciò che per legge spetta loro.

Per le amministrazioni locali un buon modo di promuovere gli interessi dei Cittadini più disagiati potrebbe essere la formazione di commissioni mediche parallele che, in caso di ricorso da parte di invalidi che si sono visti negare il diritto alle provvidenze, valutino l'opportunità e la fattibilità di tale passo; a questo punto potrebbe intervenire, d'ufficio, il Difensore civico per patrocinare tali cause presso il Pretore del Lavoro. In questo modo si metterebbe in opera un'importante garanzia in più nei confronti degli invalidi veri, oltre ad alleggerire il carico di lavoro dei legali delle Associazioni di categoria.

Altre iniziative a favore degli Invalidi.

- Per i non vedenti: adozioni di segnalazioni orizzontali tattili nei marciapiedi per indicare la posizione degli attraversamenti pedonali. Adozione sistematica di sintesi vocali sui mezzi di trasporto pubblici e dovunque sia necessario.
- Per gli invalidi in carrozzina: abbassamento sistematico di tutte le cassette postali per facilitarne l'accesso. Adozione di marciapiedi accessibili, scivoli, rampe mobili, ascensori su misura, servizi igienici su misura in tutti gli uffici pubblici e, il più possibile, nei locali privati. Adozione sistematica di pianali sollevatori sui mezzi di trasporto pubblici.
- Estensione su tutto il territorio provinciale del permesso, di posteggiare auto al servizio degli invalidi anche nei "posti blu" a titolo gratuito e negli spazi per carico e scarico merci, qualora i posti auto riservati siano già occupati.

- Favorire l'Istituzione di un servizio provinciale gratuito o a prezzo politico per gli ospiti delle Case di riposo fino all'Ospedale o ai Poliambulatori per cure ed esami.
- Favorire la riduzione progressiva fino alla totale esenzione, in base al reddito, di tutte le imposte provinciali.
- Potenziamento della componente culturale e psicologica nei parametri usati dalle Commissioni per valutare la collocabilità sul lavoro degli invalidi, in modo che si possano dare opportunità di impiego adatte alle competenze e alle potenzialità dei ogni singolo interessato. In ogni caso è di primaria importanza favorire l'inserimento al lavoro dei disabili, con leggi protettive e essere più attenti nel far rispettare quelle già esistenti per dare loro la possibilità di partecipare a tutti i concorsi pubblici, anche quando necessitino di aiuti tecnici o umani.

Per finanziare le suddette iniziative, i cui costi non sono indifferenti, si potrebbe istituire una sorta di "sovrattassa di solidarietà" consistente in 25 Euro per ogni contravvenzione al divieto di sosta in posti riservati agli invalidi (che diverrebbero 500 Euro in caso di conclamato abuso del Contrassegno). Tali somme confluirebbero in una specifica cassa che potrebbe contribuire alla parziale o totale copertura delle spese sostenute dalle amministrazioni pubbliche in iniziative a favore degli invalidi, in modo tale da non influire troppo sul bilancio degli Assessorati alle Politiche sociali

Un progetto che intendiamo realizzare in collaborazione con la scuola e le istituzioni preposte alla tutela del patrimonio culturale per dare informazioni e creare consapevolezza è: "LA FRUIZIONE DEI BENI CULTURALI, DEL PATRIMONIO MUSEALE ANCHE AI PORTATORI DI HANDICAP E PERSONE CON DISTURBI PSICHIATRICI."

Il nostro progetto è finalizzato a favorire l'accesso alle strutture adeguandole responsabilmente alle esigenze del disabile insieme a progetti specifici in collaborazione con istituti privati e convenzionati (unione nazionale italiana ciechi, associazione audiolesi, unione volontari ecc) al fine di favorire un cammino verso la consapevolezza e l'assorbimento della cultura e dell'arte in senso

collettivo e democratico.

Sanità

La sanità e' un aspetto molto delicato dei rapporti Cittadini-Stato sia perché coinvolge i cittadini nel momento in cui sono più deboli in quanto bisognosi di cure, sia per l'entità di risorse ed investimenti necessari per la realizzazione dello stesso sistema sanitario.

In passato in governi che si sono succeduti hanno dato un'impostazione al sistema sanitario tale che ne ha provocato il progressivo degrado: a fronte di una spesa aumentata a dismisura non corrispondeva una qualità di servizi erogati, gli sprechi si sono moltiplicati a discapito della qualità dell'assistenza, la professionalità dei medici e dei paramedici non e' stata adeguatamente valorizzata. Con il passare del tempo, tutto questo ha provocato nella classe politica una reazione di segno opposto, la sanità era diventata ormai un carrozzone costoso, inefficiente ed ingovernabile.

Occorreva quindi mettere un freno alla spesa e agli sprechi, si e' iniziata così una politica di tagli e restrizioni, che oltre a non avere risolto i problemi ha causato un peggioramento della qualità dell'assistenza penalizzando soprattutto quelle categorie di cittadini più deboli, come anziani, malati cronici, disabili.

Ci poniamo due traguardi da raggiungere, uno a livello nazionale ed uno livello locale.

☞A livello nazionale ci proponiamo di realizzare una riforma allo scopo di modernizzare l'intero sistema,innalzando la qualità dei servizi erogati. E' necessario creare un sistema sanitario

E-Mail.:pattonovara@tiscali.it SitoWeb.: <http://www.ilpatto.it>

Numero di telefono raggiungibile solo da rete fissa.: 178-227-1981 Fax.: 178-227-1981

aperto: pubblico e privato devono operare in sinergia, consentendo ai cittadini una maggior libertà nella scelta delle strutture e dei medici a cui affidarsi, e che abbia un costo sostenibile per la comunità.

✍️ A livello locale nel rispetto dell'attuale legislazione, ci proponiamo di migliorare l'ospedale cittadino, sollecitando a livello regionale e nazionale, investimenti adeguati, destinati in particolare a quei reparti , come ad esempio, il pronto soccorso, che negli ultimi anni sono stati trascurati creando forti disagi fra i cittadini. Il mantenimento ed il potenziamento dei servizi degli attuali ospedali della nostra provincia rimane al centro della nostra azione. Crediamo che operando in questo modo, invertiremo la tendenza attuale degli Novaresi a rivolgersi a strutture di altre province, che offrono maggiori garanzie. Puntando sulla qualità e sul prestigio delle strutture sarà possibile attrarre nuove professionalità che daranno competenza e prestigio alla sanità Novarese.

Una proposta per l'ALZHEIMER

L'Alzheimer e' una patologia che colpisce in Italia circa 500'000 persone perlopiù in età avanzata, tra i 65 e gli 80 anni; l'assistenza del malato grava sulle famiglie e comporta un impegno che copre l'arco delle 24 ore.

La malattia ha un decorso progressivo a stadi, e' inguaribile ma curabile con specifici farmaci e terapie. A venire in aiuto alle famiglie che si trovano in questa difficile situazione ci sono 2 realtà

- i Centri diurni Alzheimer
- e le Case di Riposo.

Nei centri diurni i malati vengono seguiti da un'equipe di medici/infermieri che li coinvolgono in una serie di attività psico-motorie che integrano la terapia farmacologica.

I benefici di questo programma sono notevoli sia per i malati sia per le loro famiglie che trovano in queste strutture un valido supporto.

La nostra proposta e' quella di incrementare gli investimenti in questi Centri Diurni Alzheimer, allo scopo di aumentarne il numero degli ospiti e il tempo di permanenza all'interno del centro stesso. Infatti attualmente i centri diurni Alzheimer, accettano un numero chiuso di ospiti per un periodo limitato di permanenza.

In una fase successiva della malattia, una soluzione praticabile è il ricovero del malato presso case di cura. Molte case di cura si stanno attrezzando creando dei reparti per malati di Alzheimer, non sempre però il personale di queste strutture ha la formazione adeguata per affrontare l'assistenza a persone colpite da questa patologia.

La nostra proposta è quella di sfruttare l'esperienza dei centri Diurni Alzheimer, per formare e coordinare l'operato di quelle case di cura che ospitano questo tipo di malati.

Questo tipo di cooperazione, porterebbe indiscussi benefici sia ai malati, sia agli istituti che accrescerebbero la loro competenza in materia, sia alle famiglie che troppo spesso vengono lasciate sole prive di ogni valido aiuto.

Come Liberaldemocratici ci poniamo come fine l'individuo e le sue esigenze, quindi la nostra concezione di servizio sanitario, e' quella di un servizio efficiente, con poca burocrazia, che tratti i cittadini con dignità e che non sprechi le risorse che gli vengono affidate.

Dobbiamo valorizzare la professionalità dei medici e paramedici, che all'interno delle strutture ospedaliere devono essere i soli a determinare l'indirizzo delle terapie, a discapito dei "ragionieri"

che allo stato attuale influenzano in senso negativo, bilanci alla mano, la qualità del servizio erogato ai cittadini, i medici devono essere però responsabilizzati per evitare il ritorno ad una spesa selvaggia.

Noi liberaldemocratici crediamo che la Sanità non sia un "costo passivo" bensì un "investimento sociale"; per questo motivo riteniamo sia necessario riorganizzare l'intero sistema per renderlo più moderno, flessibile e vicino alle reali esigenze dei cittadini.

Viabilità

Il primo obiettivo sarà quello di attuare una manutenzione ordinaria appropriata. Perché buona amministrazione vuole dire innanzitutto buona manutenzione.

Ampliamento e cura delle carreggiate dirette ai parchi ed alle aree di interesse turistico e/o produttivo con relativo aumento delle aree di sosta attrezzate.

Realizzazione della segnaletica orizzontale entro il mese di Ottobre di ogni anno, in modo che svolga l'importante funzione di sicurezza nelle condizioni climatiche avverse tipiche di questa Provincia.

Attivazione di una nuova politica volta al miglioramento degli attuali servizi di trasporto pubblico, con l'istituzione di particolari agevolazioni ai pensionati su linee pubbliche urbane ed extra.

Interventi su alcuni ben noti tratti atti a migliorarne la percorribilità, ma soprattutto la sicurezza.

Ambiente

Rifiuti

E' necessario procedere con estrema speditezza ma anche con grande decisione alla proposta ed alla approvazione di un piano provinciale di smaltimento rifiuti. Si devono individuare aree che per compatibilità ambientale, dopo attento studio, meglio si prestano alla costruzione di impianti di termodistruzione ad altissima tecnologia affinché sul nostro territorio non si debba più ricorrere a discariche simili a quelle esistenti. Si deve inoltre mantenere alto il livello di raccolta differenziata perseguendo l'obiettivo di una autonomia nello smaltimento dei rifiuti. Per i rifiuti speciali sarebbe opportuna l'autosufficienza a livello regionale. In pratica i rifiuti li deve smaltire chi li produce: questo sistema rappresenta un grande stimolo per incentivare politiche di differenziazione e di minor produzione degli stessi.

L'adozione di politiche congiunte tra le province piemontesi per lo smaltimento dei rifiuti attraverso una azione mirata ad ottenere appositi finanziamenti dell'U.E. per la realizzazione di un progetto integrato utile all'abbattimento dei costi di smaltimento è per noi la politica primaria da perseguire.

Riassetto territoriale

Il Partito Liberaldemocratico individua nella conservazione integrale del territorio una dei doveri primari dell'ente Provinciale e considera lo stesso non solo un bene economico da sfruttare, ma soprattutto lo vede in rapporto agli aspetti culturali e ambientali che lo contraddistinguono. E' necessario promuovere le opere urgenti a porre rimedio a dissesti territoriali quali la riforestazione con essenze idonee, tradizionali e possibilmente fonti di reddito. Regimentazione delle acque, pulizia degli alvei, piantumazione aree incolte e abbandonate, valorizzazione aree collinari e

lacustri con auspicabili interventi privati supportati dall'Ente completano la nostra visione della gestione del territorio.

Scuola

Strutture

Sarà nostra cura proseguire nella manutenzione straordinaria e nell'opera di messa a norma di tutti gli edifici scolastici di proprietà con particolare attenzione agli aspetti igienico sanitari. Le palestre e le aree destinate ad attività sportive saranno poste sotto specifici controlli e puntuali verifiche e se non ritenute idonee oggetto di interventi immediati.

Progetti

La Provincia dovrà intraprendere iniziative utili ad ottenere dalla Regione la valorizzazione degli

istituti con particolare attenzione alle specifiche peculiarità delle sue tradizioni culturali e formative.

Promozione dell'utilizzo degli edifici scolastici nel periodo estivo per l'organizzazione di corsi professionali, stages, interscambi con istituti esteri, ecc.

Bilancio

Personale

Solo una attenta gestione delle risorse umane e del bilancio potrà permettere la realizzazione del programma. Il personale deve essere motivato ed incentivato ad una maggior e migliore produttività con efficienza ed efficacia al fine di poter rispondere alle esigenze del cittadino che di fatto è il datore di lavoro meno riconosciuto e senz'altro meno pagato.

Istituiremo un centro provinciale per l'informazione e documentazione europea collegato con l'istituendo Centro nazionale. Gli oneri di costo saranno a carico dell'U.E. e ciò servirà ad insegnare alle aziende come accedere ai finanziamenti della comunità europea.

Cultura e Turismo

Si procederà nella esperienza positiva di iniziative atte a portare la Provincia alla ribalta internazionale, coinvolgendo grandi porzioni di territorio e privilegiando quelle potenzialità e peculiarità caratteristiche, rendendo fruibili monumenti di interesse artistico, insieme a dettagliati itinerari verso i parchi, i siti archeologici, i musei, le abbazie e le pievi, i luoghi degli artisti, il grande circuito delle rievocazioni storiche. Particolare attenzione verrà posta per promuovere accurate indagini territoriali miranti al censimento del patrimonio storico ed artistico nonché ambientale e paesaggistico.

Ogni iniziativa non trascurerà le risorse enogastronomiche percorrendo anche itinerari del Gusto in sintonia con la qualificazione dell'agriturismo e dell'attività ricettiva in generale.

Tutti questi orientamenti verranno sostenuti da criteri di programmazione economica per disporre delle risorse adeguate, in sinergia con altri enti e con i privati, nell'ottica di una ampia promozione estesa anche oltre i confini provinciali. La provincia dovrà inoltre farsi promotrice verso la Regione di un'azione di sponsorizzazione per tutte le iniziative atte a promulgare cultura e turismo.

Realizzazione del Parco pubblico di Marengo, area vicina al museo, con creazione di strutture adatte al tempo libero ed allo sport non agonistico.

Sport

Noi consideriamo lo sport come una naturale inclinazione dell'uomo e della donna e riteniamo quindi si debba favorire l'attività sportiva in tutte le sue forme in maniera gratuita e libera il più possibile. Lo sport, per chi voglia praticarlo è un diritto e bisogna garantirlo anche a livello provinciale.

Si attuerà un ammodernamento degli impianti ormai obsoleti e si renderà più semplice ed econo-

mico l'utilizzo degli stessi , varando contemporaneamente un piano di contributi e di attenzione vera nei confronti di chi può rappresentarci sportivamente. Come primo obiettivo ci poniamo il sostegno della squadra di calcio del capoluogo : il NOVARA CALCIO.

Sicurezza

Per affrontare al meglio il problema della sicurezza di tutto il territorio riteniamo di primaria importanza attivare dei collegamenti veloci tra polizie della provincia. La polizia municipale del capoluogo dovrà dare il via ad un progetto di coordinamento tra i responsabili dei vari comuni avvalendosi di siti Internet in video conferenza. Noi riteniamo che questa sia una strada che vale la pena di seguire e migliorare. Lo scambio di informazioni con lo scopo di valutare gli indici di criminalità e poter così intervenire nelle zone più a rischio è assolutamente necessario.

Caccia e pesca

Attività venatoria

Anche per questo comparto il D.L. 143/97 affida le competenze alle regioni che possono delegare gli enti locali. La linea politica dei Liberaldemocratici si è sempre caratterizzata per l'estrema attenzione al mondo della caccia e delle attività ad essa collegate. Per questo motivo il nostro operato non potrà che essere indirizzato verso la tutela delle tradizioni venatorie locali, partendo dal presupposto che il cacciatore rappresenta un importante strumento di presidio del territorio. Una buona gestione dell'ambiente che ci circonda sarà sicuramente la base per favorire una politica venatoria basata su una chiara programmazione dell'immissione e del prelievo della selvaggina.

Pesca nelle acque interne

I pescatori si sono sempre dimostrati accaniti difensori del patrimonio ambientale, per cui è necessario che questa attività possa esplicarsi nel migliore dei modi sempre seguendo le linee guida imposte da una seria programmazione territoriale. A tal fine dovremo impostare una moderna politica ittica basata sulla salvaguardia delle acque e sulla corretta informazione riguardo lo stato di salute dei bacini idrografici provinciali. Tutto ciò finalizzato alla formazione di una nuova cultura della pesca attenta alle esigenze dei soggetti interessati.