

Traffico: ampio dibattito sull'inchiesta dell'Unità

Alla paralisi del traffico e alla crisi dei trasporti, che minano la vita della città e i suoi rapporti con la regione, è giunto il momento di opporre, pena disagi sempre maggiori, l'alternativa di scelte precise. A favore dei mezzi pubblici, innanzitutto: per una velocità maggiore dei servizi, per abbassarne i costi, per finanziarne un nuovo sviluppo programmato.



Un aspetto della sala di Palazzo Marignoli durante il convegno. Alla presidenza si notano (da sinistra) Morgia, Alatri, Alicata, il nostro redattore (al microfono), Della Seta, Trivelli, D'Onofrio

Trasporti moderni per una città nuova

Priorità al mezzo pubblico — Spendere per la metropolitana parte dei fondi destinati alle autostrade — I «pendolari» e il prezzo del caos — Opposizione all'aumento delle tariffe

L'inchiesta del nostro giornale sulla crisi del traffico e dei trasporti pubblici a Roma si è conclusa ieri sera nella sala di Palazzo Marignoli con un dibattito presieduto dal compagno on. Mario Alicata. Si è conclusa, dopo un mese di serrato dialogo con i lettori e con amministratori ed esperti di ogni corrente, mentre intorno al problema della paralisi che minaccia la vita della città e del suo territorio fioriscono le iniziative dei parlamentari laziali del Pci, dei sindacati unitari, delle organizzazioni comuniste e democratiche provinciali e di quartiere. Si è trattato — come è stato sottolineato a conclusione di quasi quattro ore di dibattito — di un punto di partenza più che di un punto di arrivo.

Al convegno erano presenti, tra gli altri, l'on. Caracci, direttore di Nuovi Argomenti, il segretario della Federazione romana del Pci Trivelli e il segretario del comitato regionale Modica, il senatore Mammucari e gli on. Alatri, D'Onofrio e Natoli, il segretario responsabile della Camera del Lavoro Morgia, il vicesegretario della Federazione comunista e consigliere dell'ATAC Fredduzzi, il segretario del gruppo capitolino del Pci Della Seta, il compagno Illuminati della commissione enti locali della Direzione, la segretaria dell'UDI provinciale Licia Battino, il sindaco di Genazzano Ricci, i consiglieri comunali Aquilano, segretario del sindacato tassisti, D'Agostini, Soldini e Carrani, il capo dell'ufficio stampa della STEFER Benedetti, numerosi dirigenti sindacali, membri di Commissioni interne, dirigenti di organizzazioni di massa e di associazioni e comitati di quartiere.



Alicata apre il dibattito

Prima fase di una battaglia

«Il problema del traffico e dei trasporti pubblici — ha detto il compagno Alicata aprendo il dibattito — è ormai sentito non solo dai tecnici e dagli amministratori, è diventato il problema di ogni giorno per tutti. Cominciando la nostra inchiesta, abbiamo voluto darle un carattere problematico, chiamando, insieme ai lettori, altre forze all'arricchimento di una politica nuova del settore, alla ricerca coraggiosa di una strada diversa dai palliativi usati finora. E' questa — ha concluso Alicata — la prima tappa di una battaglia che il nostro giornale vuol condurre a contatto col partito, coi suoi gruppi al Parlamento e in Campidoglio, con le organizzazioni dei lavoratori».

Le varie fasi dell'inchiesta dell'Unità ed i punti fermi dell'impostazione che ne è uscita confermata sono stati riassunti nella breve relazione introduttiva del compagno Falaschi. Due sono i problemi che emergono con maggiore urgenza, in una situazione frutto delle contraddizioni nelle quali Roma è nata come grande città e si è sviluppata: si tratta di ridurre progressivamente e sistematicamente il traffico e la sosta delle auto private nella parte centrale della città, assicurando — nei fatti, non a parole — la priorità del mezzo pubblico nei confronti di quello privato. Ad ogni provvedimento limitativo del traffico, dovrà corrispondere un potenziamento del sistema dei trasporti pubblici, al quale — per alcune zone della città — dovrà essere affidato essenzialmente il compito di assicurare i collegamenti. Le «isole pedonali», le strade e le corsie riservate ai mezzi dell'ATAC e della STEFER, la precedenza ai parcheggi periferici (e il blocco e il risame di quelli previsti nel centro), un nuovo studio — alla luce dell'obiettivo di «alleggerire» il centro — delle cosiddette vie di scorrimento sono alcuni degli altri temi trattati nella relazione introduttiva.

La priorità del mezzo pubblico si deve esprimere — è stato sottolineato — non solo nel tracciare una linea giuridica che delimiti una corsia, ma nell'assicurare condizioni che possano permettere ai trasportati di collettività una maggiore velocità (e quindi un minore costo di esercizio); e occorre inoltre provvedere ai finanziamenti necessari, negati dalla impostazione del rapporto Saraceno. Per la metropolitana è stato proposto il finanziamento immediato di altri tronconi attraverso il trasferimento di una parte dei fondi largamente destinati al piano autostradale, espressione dell'impostazione prioritaria accordata finora non al mezzo pubblico,

ma alla motorizzazione privata. Nella parte conclusiva della relazione sono stati affrontati poi i temi dello sviluppo urbanistico, del decentramento, degli orari di ufficio: temi immediati e di più ampia prospettiva, che poi sono stati largamente ripresi nel corso del dibattito. La dimensione regionale del problema, le questioni delle aziende di trasporto, il riflesso sulla condizione del lavoratore della crisi dei trasporti, sono gli altri problemi dibattuti negli interventi di Soldini, Alatri, Di Toro, Sartor, Bonucci, Mari, Mammucari, Pace, Fredduzzi, Tronelli, Aquilano e Sbardella. «Fino a un anno fa, quando sostenevamo che autobus e tram devono avere la precedenza, che in vaste zone di Roma non è possibile la coesistenza tra auto e mezzi pubblici — ha detto Fredduzzi — venivamo spesso interrotti, come se dicessimo delle assurdità. Ora invece la situazione va cambiando. Le nostre tesi hanno aperto una breccia anche in altri schieramenti politici. La stessa scelta è stata caldeggiata da Soldini e da Mari. Quest'ultimo ha ricordato come gli studiosi dei problemi del traffico siano giunti alla conclusione che quando si raggiunge l'indice di 0,7 auto per famiglia la paralisi ha già colpito la città e minaccia di travolgerla. Si tratta quindi di affrontare una densa battaglia con la consapevolezza di dover fare i conti con interessi particolari e potenti e con una radicata tendenza di sviluppo dell'economia.

Mezzo di trasporto pubblico però vuol dire anche metropolitana. Soldini ha ricordato che solo fra 3-4 anni funzionerà un secondo tronco della ferrovia sotterranea e altri anni ancora dovranno passare prima della costruzione del terzo tronco. Per il resto, tutto è in alto mare. Una volta accettato il criterio della priorità ai mezzi pubblici resta aperto il discorso sul funzionamento delle aziende municipalizzate. La situazione dell'Atac e della Stefer è disastrosa: decine di miliardi di deficit, continua diminuzione della velocità commerciale, «fuga» degli utenti. L'amministrazione comunale non sa indicare altro rimedio che quello dell'aumento delle tariffe. Fredduzzi, che è membro della commissione amministrativa dell'Atac, ha confermato che è già

pronta la proposta di fissare a 50 lire il prezzo dei biglietti. Per i nuovi servizi dei metropolitani si pensa a tariffe di 100 lire. Noi siamo fermamente contrari all'aumento — ha detto Fredduzzi — non soltanto perché esso darebbe un altro colpo ai bilanci di migliaia di lavoratori, ma anche e soprattutto perché non servirebbe allo scopo, non risulterebbe la crisi dell'Atac, aggravando anzi l'emorragia degli utenti.

Di Toro, dell'ufficio studi della Camera del lavoro, ha detto in proposito che le aziende pubbliche, in questi anni, non si sono sostanzialmente differenziate dalle società concessionarie di autolinee chiudendosi in una visione angustante «aziendalistica». I sindacati — ha detto — hanno indicato nella costituzione d'una azienda pubblica regionale il nuo-

vo assetto da dare ai pubblici trasporti. Le spese dovrebbero essere sopportate — soprattutto — da industriali e proprietari di aree. Sono stati anche posti alcuni obiettivi intermedi e si è proposta l'istituzione di un fondo pubblico, frutto d'una trattativa tra imprenditori e organizzazioni sindacali.

Sul prezzo pagato da lavoratori e utenti — e in modo particolare dai «pendolari» — a causa dell'attuale disservizio si sono soffermati il sen. Mammucari, l'on. Le Alatri, Soldini, Bonucci e altri. Mammucari ha dato alcune informazioni sui risultati ai quali sta giungendo l'inchiesta dei parlamentari comunisti del Lazio. Le alte tariffe (la spesa va da un minimo di 6.000 a massimi di 15-18.000 lire mensili) e gli orari (molti lavoratori trascorrono fuori di casa anche 16 ore al giorno lavorando rapidamente e perdendo quasi completamente la possibilità di una vita associativa) sono il peso che grava su decine di migliaia di «pendolari» e di studenti della provincia.

Le malattie del volante

Soldini si è soffermato sulla condizione dei lavoratori autoferrotranvieri: le malattie del sistema nervoso centrale, le gastriti, le ipertensioni, le paralisi facciali, le malattie delle ossa, colpiscono in misura sempre più allarmante. Nei ventimila autoferrotranvieri si può perciò trovare una forza di primo piano nella battaglia per lo sviluppo e per un assetto nuovo dei trasporti, e Soldini ha sottolineato, infatti, il contributo di esperienza e di lotta che la categoria è in grado di dare.

Significativa anche la denuncia fatta dal dipendente capitolino Bonucci: «Abitato a Cinecittà, uno dei tipici quartieri dormitorio e lavoro nel centro. Questo vuol dire che ogni giorno trascorro tre ore e mezzo sui autobus; due anni di vita ogni quindici vengono così sprecati».

Non sono mancate proposte di misure parziali: la compagnia Sbardella, bancaria, ha espresso la necessità dell'orario unico di lavoro. Fredduzzi ha auspicato la costruzione di auto-silos e di parcheggi sotterranei in zone adatte. Sartor ha sollecitato una legge che imponga la presenza di un garage nei nuovi palazzi. Pace, parlando a nome del comitato per la soluzione dei problemi urbanistici della zona Salaria-Nomentana, ha illustrato l'urgenza di dare vita anche in città a un largo e unitario movimento di opinione pubblica per strappare i primi risultati: a cominciare dall'estensione della metropolitana.

Il dibattito si è concluso con l'impegno comune di condurre a fondo la battaglia per lo sviluppo dei trasporti su scala giornaliera e per una crescita della città ordinata e svincolata dall'ipoteca della speculazione fondiaria.

Condannato a Berlino

Ergastolo al terrorista

BERLINO, 27. La corte suprema della Repubblica democratica tedesca, accogliendo la richiesta del procuratore generale Joseph Streit, ha ieri condannato all'ergastolo il terrorista neo-nazista Herbert Kuehn, di 22 anni, da Essen (Germania di Bonn). Il criminale aveva compiuto alcuni attentati contro edifici governativi della RDT ma nel corso del processo è stato chiarito che egli ha anche partecipato all'attività dell'OAS ed a quella dei terroristi algerini nell'Italia del Nord. Kuehn proviene dagli ambienti più estremisti

tra gli edifici della Fiera di Lipsia e lungo il muro che a Berlino segna il confine di stato della RDT. Dopo aver compiuto gli attentati il Kuehn provvedeva anche a stendere le informazioni e le cronache che poi inviava a giornali della Germania di Bonn ed alle agenzie americane. Il criminale fu colto con le mani nel sacco dalle forze di sicurezza della Repubblica Democratica, ha pienamente ammesso tutti i suoi crimini. Non solo, ma di fronte al tribunale ha anche tentato una grottesca polemica a difesa propria fede nazista.

Nuova parola d'ordine dei padroni milanesi

«Siamo tutti nella stessa barca» dicono i predicatori dell'austerità

Le argomentazioni del «Corriere» — Può acquistare la macchina un camionista? — L'imbarazzo del «Giorno» e delle ACLI — La cedolare e la teologia

Dalla nostra redazione

MILANO, 27

«Il padrone», dice un operaio metallurgico durante un congresso di lega della Fiom milanese — mi spaventa solo quando dice che «siamo tutti nella stessa barca...» e Panfilo Gentile, puntuale, ha scritto nei giorni scorsi questa frase sul «Corriere». Gentile, ha due pesane: una per i «tempi delle vacche grasse» (quando la frase «siamo tutti nella stessa barca» è — ahimè — sovversiva e blasfema) e una per i «tempi delle vacche magre». Che siano dunque arrivati questi tempi? Certo si moltiplicano episodi che, uno a ieri, sarebbero apparsi arcaici ecco, in una fabbrica, un padrone che manda a chiamare la Commissione interna e inizia il discorso con un «ragazzi miei...». In un'altra, un direttore trasforma la faccia truce e perennemente offesa degli anni del miracolo nel più grazioso e invitante sorriso, e giunge a scendere fra i reparti e a ciondolare fra le macchine.

Si imbatte — ma sarà per caso? — proprio in un'attività sindacale al quale mai, sino a quel momento, aveva rivolto la parola «Permi di stabilizzazione» è solo più gentile, più educato di quello del «Corriere».

L'Italia, giornale della cura, è severamente impegnata, invece, per la penna di G. Guzzetti, a mettere d'accordo la riduzione della cedolare con la teologia. La questione dal punto di vista del «date a Cesare quel che è di Cesare» è senz'altro importante, perché — come è noto — tutto il trucco dell'operazione sta nel fatto che i padroni del vapore vengono così ufficialmente autorizzati ad evadere il fisco. Guzzetti allora scopre l'«uomo storico». Questo mostro, quanto sia egoista lo sa ognuno. Quanto rifugga dal contribuire al bene comune è noto a tutti». Bisogna

in fretta. Ancora ieri ci facevamo l'apologia del «miracolo», del boom, del marketing, dei piani di sviluppo, delle inchieste di mercato in un potevi fare un passo senza che ti dicessero sulla carta stampata, sulla pubblicità murale, sulle scritte al neon, sull'albero di Natale in piazza del Duomo: comprate, spendete, il boom è di tutti... E su un piano più elevato, ti dicevano: «ecco che cosa il capitalismo riesce a dare agli italiani: casa, cucina americana, elettrodomestici, televisori, barche a motore. In somma è la sfida al comunismo».

Naturale dunque che il passaggio dalla penna n. 1 a quella n. 2 costi qualche difficoltà. Ma oggi che di tutti i boom è rimasto in piedi soltanto quello della Bibbia a dispetto, in difficoltà sono soprattutto quelli che avevano interpretato il «miracolo» come il risultato del «loro» centrosinistra. Lo spettacolo che offre il «Giorno» è istruttivo: quasi non riesce più a distinguere la Malifa da Malagodi e il suo appello ai sindacati perché contribuiscano ad assicurare la riuscita del «piano di stabilizzazione» è solo più gentile, più educato di quello del «Corriere».

Ecco drammatici scontri nelle ACLI (il cui giornale parlava di «miracolo economico» ancora ieri) e nella CISL, quella che a Natale ha lanciato l'appello perché nessuno spenda la tredicesima... Il «giro» conviene poi terminarlo nei prossimi giorni, al congresso degli operai della Fiom che è chiamato a prendere posizione proprio contro questa mania degli «appelli ai lavoratori» che si moltiplicano, e a precisare le linee della lotta per conquistare più alti salari e contemporaneamente, difendendo il potere d'acquisto. Si, sicuramente si sentirà la voce della Milano che ha pagato il boom, e che adesso — nell'interesse di tutti — non vuol pagare il «dopo miracolo».

«dunque tenerne conto, ed ecco la cedolare. Ma noi questo «uomo storico» di Milano l'abbiamo visto in questi giorni nel salone della Borsa, dove, per dirla con Merzagora, «il capitale ha le gambe della lepre e la memoria dell'elefante».

L'altro giorno, dunque, tutta la «Milano bene», quella delle «prime» era ad assistere al lieto evento del rialzo delle azioni. Pareva una distribuzione di pacchi della Befana, un pranzo del «10.000» organizzato dal «cuore meneghino». «Chi ben comincia è alla metà dell'opera», era, in sintesi, il giudizio sul governo.

Dalla «borsa» alla strada: ed ecco le maledizioni degli automobilisti per le tasse, la paura sul volto del negoziante che ha zeppo il negozio di prodotti per i «miracolati». Ecco convulse riunioni nelle sedi degli artigiani e dei piccoli e medi industriali: che cosa fare, dopo il blocco del credito bancario, ora che viene a mancare anche — per via dei provvedimenti sulle rateazioni — una parte di clientela sicura?

Adriano Guerra

Le cifre ufficiali

Le nuove tasse sulle auto

Il ministero delle Finanze ha diramato una circolare sui criteri di applicazione della nuova imposta sulle autovetture e sulle imbarcazioni da diporto. La circolare chiarisce che sono escluse dal tributo le autovetture circolanti con targa provvisoria di cartone, e quelle non ancora circolanti che siano state acquistate prima del 25 febbraio (data di entrata in vigore del decreto legge) purché l'iscrizione notarile sia fatta entro venti giorni dalla data dell'acquisto stesso.

Per quanto riguarda le imbarcazioni da diporto la circolare precisa che sono soggette alla nuova imposta di immatricolazione sia i natanti nuovi che quelli usati. Per questi ultimi si intende solo quelli venduti da un commerciante ad un privato. Dalla tassa sono pertanto esclusi i passaggi di proprietà da privato a privato.

La circolare ministeriale specifica poi l'ammontare della nuova imposta per i vari tipi di auto riportando le percentuali esatte di tassazione che erano state anticipate dalla stampa con una certa approssimazione.

Le nuove imposte sono le seguenti:

TIPO D'AUTO	%	IMPOSTA
ALFA ROMEO		
Dauphine	8,93	70.547
Giulietta TI	10,13	128.651
Giulia TI	10,75	176.300
AUTOBIANCHI		
1100 D berlina	7,02	36.855
Bianchina B		
panoramica normale	7,17	42.662
FIAT		
500 D	7,--	30.500
500 D giardinetta	7,11	40.171
600 D	7,83	50.112
600 D multipla	8,18	63.395
1100 D berlina	9,48	91.008
1300 berlina	10,01	117.918
1500 berlina	10,38	126.429
INNOCENTI		
LANCIA		
1400 S berlina	8,86	83.824
LANCIA		
Fulvia berlina	9,77	136.293
Flavia berlina	11,40	202.350