

Con il nuovo sistema fiscale

Trattenute aumentate per gli agenti di tutti i corpi di polizia

Colpiti gli stipendi della PS, dei carabinieri e delle guardie di finanza - Urgente la soluzione proposta dai comunisti per cancellare le ingiustizie che la nuova legge ha provocato per tutti i lavoratori

Un forte malumore si è diffuso nelle file delle forze di polizia, specie nei ranghi più bassi, a seguito delle trattenute fiscali sulle retribuzioni. Le guardie di PS, di finanza, i carabinieri, gli agenti di custodia hanno risentito più di altri le conseguenze negative della nuova legge tributaria perché prima erano esenti da imposizione nella busta paga degli uomini di truppa tutte le indennità accessorie che sono una parte consistente della loro retribuzione.

Essi hanno visto raddoppiare, dal dicembre 1973 al gennaio 1974, le ritenute fiscali (da lire 11.000 a 22.000 per una guardia celibe non raffermata, da lire 13.000 a 26.000 per una guardia con sei anni di servizio e con un carico moglie e tre figli); nell'ultima busta paga hanno trovato meno soldi, hanno avuto interamente annullata la maggiorazione di 7.200 lire dell'indennità integrativa speciale, pur insufficiente a compensare l'aumento dei prezzi e hanno visto vanificarsi una parte degli aumenti ottenuti a novembre con l'assegno prequativo.

La tanto conclamata riforma tributaria ha provocato

A Scarperia (Firenze)

Scandalo edilizio: sindaco arrestato

E' a capo di una Giunta di centro-sinistra - il tentativo della «Nazione» di distorcere la verità - La completa estraneità del PCI e la richiesta di fare piena luce

FIRENZE, 17 febbraio

Il sindaco della Giunta di centro-sinistra di Scarperia (un paese della provincia di Firenze) Gino Pieri è stato arrestato sotto accusa di concussione e di interesse privato in atti d'ufficio. Con le stesse accuse è stato arrestato anche Giuseppe Maggi, ex sindaco di Borgo S. Lorenzo. Secondo alcune indiscrezioni raccolte al palazzo di giustizia il sindaco Pieri ed il Maggi sarebbero coinvolti in uno scandalo edilizio che avrebbe per oggetto la costruzione di un centro residenziale alberghiero.

Sin qui la notizia, a proposito della quale vorremmo dire che nessuno ha il diritto di distorcere la verità per accreditare la teoria di una presunta «classe politica» corrotta e corruttrice e tanto più grave è quando a far questo è un direttore di giornale. E' quanto è accaduto a Domenico Bartoli, che nel fondo apparso oggi su La Nazione, preso dalla foga di dimostrare che il «mercato» non è solo a Roma, ha voluto portare l'esempio «di un sindaco socialista e di un ex sindaco comunista» arrestati in provincia di Firenze.

Solo che il Bartoli ha trascurato di precisare che il sindaco Scarperia presiede una Giunta di centro-sinistra e che l'ex sindaco di Borgo S. Lorenzo non è più a capo di quell'Amministrazione da circa venti anni (quasi 19 anni prima, cioè, che avessero i fatti che venivano contestati dalla Magistratura) e che da due anni non è più nemmeno iscritto al nostro Partito.

La nostra richiesta di fronte ai fatti di questi giorni è stata estremamente chiara: fare piena luce su ogni scandalo. E' la richiesta di un partito che non ha niente a che vedere con la vicenda di Scarperia, così come è estraneo alla ben più grave vicenda dello scandalo petrolifero dal quale il Bartoli parte per muovere le sue accuse alla intera «classe politica».

E' facciamo questo discorso per ribadire che il qualunquismo, lungi dal fare chiarezza e pulizia così come chiedono la classe operaia e le masse lavoratrici, porta soltanto acqua al mulino dell'eversione fascista e di quelle forze interessate a gettare discredito sulle istituzioni.

nella massa dei poliziotti uno stato d'animo di sfiducia e di disillusione anche perché, parte di loro, specie le guardie di finanza, conoscono il prepotere dei ricchi potentati, dei padroni del petrolio e dello zucchero, particolarmente esperti nei raggiri di evasione fiscale e di speculazione.

Ciò richiama l'esigenza del riconoscimento dei diritti di libertà sindacale per la PS e della democratizzazione dei Corpi di polizia. Sono problemi politici che le forze democratiche dovranno affrontare con urgenza.

In questa situazione in cui gli appartenenti ai Corpi di polizia debbono fare i conti, alla pari degli altri lavoratori, con la difficile realtà quotidiana dei prezzi, del vitto, vestuario, alloggio, della scuola, della famiglia, vietare i diritti di libertà sindacale e gli strumenti democratici, che possono servire a dare conoscenza delle cause e delle responsabilità delle ingiustizie, significa aiutare le forze della destra reazionaria e del fascismo che vogliono strumentalizzare il malcontento, provocare disorientamento nelle caserme e negli uffici della polizia per alimentare un pericoloso qualunquismo, determinare lo sfaldamento della disciplina, del senso dello Stato e dell'ordine democratico.

Se si vogliono evitare i guasti del qualunquismo come la disaffezione dal servizio, occorre che il personale di polizia divenga soggetto partecipe dell'azione positiva delle forze democratiche e del movimento dei lavoratori per attuare i principi della Costituzione e risolvere i problemi dei poliziotti assieme a quelli degli altri lavoratori.

Anche per questo il PCI si è reso interprete delle esigenze e delle aspettative di milioni di lavoratori, quindi anche del personale delle forze armate e dei corpi di polizia, proponendo in Parlamento misure urgenti per cancellare le più gravi ingiustizie della nuova legge tributaria.

La proposta comunista prevede tra l'altro l'esenzione da imposta della quota di 150.000 lire mensili di retribuzione per 13 mensilità, l'esenzione da imposta dell'aggiunta di famiglia e l'aumento delle detrazioni per familiari a carico e spese di famiglia, la riduzione del 10% delle aliquote in tutti i casi in cui le imposte sono pagate mediante trattenuta sulla busta paga e ciò per correggere la disparità esistente tra i cittadini che pagano subito, sempre e su tutto, e altri che pagano dopo su accertamenti meno precisi e diversi dalla busta paga.

L'azione legislativa del PCI serve anche a creare nelle forze di polizia uno stato d'animo di fiducia e di responsabilità democratiche. E' nell'interesse del movimento operaio e di tutte le forze democratiche operare per una polizia efficiente contro il crimine e l'eversione reazionaria, una polizia che deve essere consapevole della realtà sociale del Paese, partecipe della lotta popolare contro l'imboscamento e l'accaparramento delle merci, il controllo democratico dei prezzi, per far pagare le tasse, distribuire i sacrifici e attuare le riforme secondo i principi dei doveri e dei diritti prescritti dalla Costituzione.

Sergio Flamigni

Per il delitto di via Gatteschi a Roma

DA GIOVEDÌ IN APPELLO IL PROCESSO MANGIAVILLANO

Gli imputati dell'uccisione dei fratelli Menegazzo dovrebbero tornare in libertà il 7 maggio perchè scadono i termini della carcerazione preventiva - Necessario arrivare al più presto a una definitiva sentenza

ROMA, 17 febbraio - Torreggiani, Mangiavillano e Loria (quest'ultimo assolto in prima istanza) imputati per l'assassinio dei fratelli Menegazzo, si presenteranno giovedì 19 ai giudici della Corte d'appello.

Distorsioni e limiti del vertiginoso sviluppo della motorizzazione privata

«Riscopriamo» il tram

Minor costo di esercizio, maggior capacità di trasporto in condizioni confortevoli, minor rumore, nessun effetto inquinante: queste le ragioni che ripropongono il servizio tranviario come cardine del trasporto urbano e suburbano, non soltanto nel nostro Paese

In numerosi Paesi, tra i quali l'Italia, gli Stati Uniti e molti altri, dove la motorizzazione privata è assai avanzata, si sta procedendo ad una vera e propria «riscoverta» del tram.

Il tram, ormai, ha oltre 70 anni, ed è costituito per decenni, nelle sue versioni urbane e suburbane, il cardine del trasporto pubblico su breve distanza. In vari casi, è stato «soppiantato» dalla metropolitana sotterranea, o da vere e proprie ferrovie urbane, in quanto è adatto a trasportare un flusso di passeggeri dell'ordine di 8-10.000 all'ora al massimo, mentre una ferrovia vicinale ne trasporta due o tre volte di più, ed una metropolitana arriva facilmente ai 50.000.

Si è trattato in questi casi di ragioni tecniche, derivate da nuove esigenze nel traffico, ma non dal fatto che il tram, come «formula» tecnico-costruttiva, sia superato. Ove ve ne fosse la necessità, possiamo rifarci all'esperienza: in Germania, nella stessa Italia, in URSS, Canada, Australia, in tutti i Paesi ad economia socialista, il tram non ha mai cessato di svolgere il suo apprezzato servizio, e di evolversi tecnicamente. Dove il tram, come nel nostro Paese ed in molti altri, è stato sottoposto per

decenni a pesanti critiche, accusato di essere scomodo, rumoroso e, soprattutto di «ingombrare le vie cittadine» rendendo più «difficile» il traffico delle automobili, in cosa va imputata alla formidabile spinta esercitata per decenni dai poderosi complessi costruttori di automezzi e di pneumatici, nonché dai cementieri. In numerosi Paesi, tra i quali purtroppo l'Italia, intere linee vicinali sono state soppresse, intere reti di strutture, altre ridotte, o lasciate in condizioni di vero e proprio abbandono.

Oggi, per due serie di ragioni, (tale tendenza tende finalmente ad invertirsi, quando non ci siano ragioni particolari, anche se di un motivo essenziale, ossia l'economia d'esercizio, si cerca di parlar poco.

La prima di queste è la capacità di trasporto, e la superficie del suolo occupata per il trasporto di ogni passeggero. Colcoli e rilievi ormai arcaici confermano che un cittadino che si sposta a bordo di un'automobile di medie dimensioni, occupa circa 12 metri quadrati di superficie stradale. Se si sposta a bordo di un autobus, occupa circa 2 metri quadrati; se si sposta a bordo di un tram, ne occupa solamente uno. La questione è strettamente lega-

ta alla capacità di trasporto del tram, il quale, rispetto all'autobus, specie nelle sue versioni articolate o a vetture accoppiate con comando in multiplo, può convogliare più del doppio di passeggeri, occupando il suolo stradale in misura ridotta di metà o anche meno.

La seconda serie di ragioni, è legata al fattore disponibilità di combustibile-inquinante atmosferico. E' arcinoto che l'autobus, anche munito di scarico verso l'alto, di bruciatori supplementari dei gas di scarico, di marmitta filtrante, è una pesante fonte di inquinamento. Il tram, non inquinava affatto. Per di più, con le difficoltà di approvvigionamento (ed il costo crescente) del gasolio, il mezzo elettrico (anche se l'energia che consuma è almeno in parte di origine termoelettrica), si presenta, oggi e per il futuro, decisamente avvantaggiato.

Del costo di esercizio, come già detto, si parla poco anche se l'argomento è altrettanto interessante. Trasportare un certo numero di passeggeri mediante una linea tranviaria moderna, viene a costare il 30-40 per cento meno di quanto costi trasportare gli stessi passeggeri mediante un autobus, senza tener conto dei

danni che gli autobus recano alla sede stradale.

Tale divario, apparentemente enorme, ma confermato da innumerevoli esperienze, deriva dal fatto che l'energia motrice elettrica, rapportata a gasolio o benzina a parità di passeggeri-chilometro trasportati, costa meno del fatto che un solo guidatore può «trasportare» assai più persone se manovra un tram che non se manovra un autobus, il quale ovviamente, nonostante gli insoddisfacenti tipi a due piani, ne porta assai meno; dal fatto che un tram, se procede in sede propria, è normalmente più veloce ed è fortemente più oneroso su un autobus che su un tram (pur calcolando la necessaria manutenzione del binario, della linea e delle sottostazioni di alimentazione); dalla durata del mezzo, che è enormemente superiore in un tram che in un autobus. Basterà ricordare che a Milano funzionano ancora, e con risultati non poi scadenti, vetture entrate in servizio nel 1928-1930, mentre un autobus, dopo 10-15 anni di servizio, è in condizioni inaccettabili, e non è più recuperabile.

L'evoluzione tecnica del tram è stata rilevante negli ultimi trent'anni, e il pubblico non ne è di solito a conoscenza. Il veicolo moderno è più confortevole e meno rumoroso, in quanto munito di sospensioni in acciaio-gomma ed anche pneumatiche; la frenatura è elettrica, integrata alle basse velocità da freni a disco o a tamburo, muniti di ferrodi, le rotelle moderne, il cui allineamento va controllato e sistemato periodicamente, e la cui condizione sulla superficie di corsa, agli scambi, agli incroci, è assai migliore di quella di un tempo, poggiano su materiali anti-rumore ed antivibranti. La sicurezza, con l'introduzione dei freni a pattino elettromagnetici, che in caso di emergenza, «agganciano» la rotella, è ormai superiore a quella di un mezzo su pneumatici, il quale può slittare su strada viscosa o gelata, cosa che un tram moderno con freni a pattino non fa.

Il tram moderno, come formula, presenta una grande flessibilità. Può procedere ad alta velocità di 40 all'ora (ma anche di 60), può essere una vettura singola o a vettura singola accoppiabile ad altre, con comando multiplo, come avviene per le motrici delle metropolitane; può essere realizzato nella sua forma articolata, a due o tre casse, nelle linee a breve sviluppo ma a forte carico, e con percorsi molto pronunciati. Può essere destinato a percorrenze brevi, con il prevalere di posti in piedi, un'accelerazione ed una decelerazione di buoni valori ma esente da brusche variazioni, e quindi tale da non provocare scosse al veicolo e ai viaggiatori. Può essere destinato a percorsi più lunghi e veloci, con fermate più distanziate, con un maggior numero di posti a sedere.

Nelle grandi città, che si espandono con popolosi quartieri periferici, è il mezzo migliore per smistare i «pendolari cittadini» che recano al lavoro e da questo rientrano a casa, nel numero di varie di migliaia per ogni quartiere e che vanno «convogliati» nei momenti di punta, nel giro di un'ora o poco più. La tendenza moderna, dettata da chiari concetti tecnici ed economici, è di far marciare il tram in sede propria, al centro o a lato dei viali piuttosto ampi che si estendono verso i quartieri periferici, e di riservare al tram stesso - quando è possibile - un certo numero di percorsi che penetrano e tagliano il centro cittadino.

Sui percorsi riservati al mezzo pubblico, se non esistono ragioni particolari, conviene far circolare, tra i mezzi pubblici, quello che ha minori costi di esercizio, maggior capacità di trasporto ed è per i passeggeri e per i cittadini, il più confortevole, in quanto fa meno rumore, non scuote, e non inquina, cioè il tram.

Interessanti studi in un'altra direzione, ma altrettanto positivi sono stati fatti in Canada ove sono previste nelle grandi città dove sono in costruzione metropolitane (Montreal, Toronto) linee tranviarie di superficie moderne e veloci, in sede propria affiancata alla sede stradale, che seguano i percorsi previsti per le metropolitane. Queste «avanzano» con il ritmo consentito da ragioni tecniche, e dal crescere del traffico (una metropolitana costituisce un grosso investimento che risulta «inutile» a tutti gli effetti, fino a che, lungo una certa direttrice, il traffico rimane limitato). Ma un modo che le linee metropolitane «avanzano», le linee in superficie saranno smantellate fin dove giunge la nuova galleria, ed essere prolungate, utilizzando, con una spesa modesta, gli stessi binari.

Con una spesa relativamente modesta, infine, attorno alle grandi città italiane, sarebbe possibile realizzare reti di tram suburbani in sede propria sulla media distanza (fino ad una ventina di chilometri dal centro cittadino); soluzione non certo nuova, ma quasi abbandonata nel dopoguerra, quando furono sostituite molte linee del genere con altrettanti di autobus, più lente, scomode, costose e meno efficienti.

Paolo Sassi

La figlia del «re dei giornali» californiano ancora in mano ai rapitori

Patricia Hearst al padre: «Fai presto per liberarmi»

In una bobina registrata i rapitori apprezzano gli sforzi dei genitori della ragazza per soddisfare le loro richieste



Patricia Hearst ed i suoi genitori.

SAN FRANCISCO, 17 febbraio - Buone speranze per la sorte della giovane Patricia Hearst, la figlia di 19 anni del «re dei giornali» californiano Randolph Hearst, rapita da una organizzazione che si autodefinisce «esercito di liberazione sionista». Come riscatto per la giovane Patricia i rapitori hanno chiesto una massiccia distribuzione di viveri ai poveri della California (la spesa è stata calcolata in 300 miliardi di lire).

«Da parte mia farò tutto il possibile per soddisfare le richieste», aveva dichiarato nei giorni scorsi il padre della ragazza. E i rapitori gli hanno fatto pervenire ogni una bobina registrata in cui un certo «maresciallo Cinque» dice che «l'esercito» apprezza la sua buona volontà per soddisfare le loro richieste e che non hanno alcuna intenzione di dimostrarvi irragionevoli.

Nella stessa bobina è registrata una di-

chiarazione di Patricia in cui la ragazza dice di star bene ma sollecita il padre a fare presto. La giovane aggiunge che è depresso per la gente parlare di lei come se fosse morta e che non ha alcuna intenzione di morire. Ma per uscire viva da questa vicenda è necessario che suo padre faccia quanto possibile per venire incontro alle richieste dei suoi rapitori.

Il padre di Patricia, dopo aver ascoltato la registrazione di aver avuto la impressione che la ragazza sia abbastanza serena.

Ha precisato che la bobina gli era stata consegnata dal rev. Cecil Williams, portavoce di diversi gruppi che l'esercito di liberazione sionista ha chiesto che collaborino alla distribuzione dei viveri fra i poveri dello Stato. Il reverendo aveva ricevuto una telefonata anonima attraverso la quale gli era stato comunicato dove e come ritirare la bobina.

Interrogazione del PCI sui progetti di investimenti delle cooperative

ROMA, 17 febbraio - I deputati comunisti della Commissione Agricoltura della Camera hanno rivolto una interrogazione (di cui è primo firmatario il compagno Bartoli) diretta al ministro Ferrarini, chiedendo che si sappia in base a quali criteri e valutazioni il ministro dell'Agricoltura ha ritenuto di negare la propria approvazione a gran parte dei progetti di investimenti sulla nona e sulla decima tranche del FEOGA presentati da cooperative aderenti all'Associazione nazionale cooperative agricole.

I deputati comunisti chiedono inoltre di conoscere dal ministro dell'Agricoltura: a) l'elenco completo dei progetti approvati e trasmessi a Bruxelles e l'ammontare della spesa per ciascuno; b) l'elenco dei progetti non approvati dal ministero dell'Agricoltura e l'ammontare della spesa per ciascuno; c) l'elenco dei progetti approvati e finanziati da parte della CEE; d) il parere espresso dalle Regioni su ciascuno dei progetti di investimento presentati.

1974 i viaggi di Unità vacanze

SOMALIA L. 270.000 aereo di linea 11 marzo - 20 marzo
Primavera in GIAPPONE (prezzo da definire) aereo di linea 17 maggio - 31 maggio
Pasqua a VERUDA L. 48.000 treno + bus 12 aprile - 15 aprile
Pasqua a BUDAPEST L. 90.000 viaggio in treno 12 aprile - 17 aprile
Pasqua a BERLINO L. 90.000 viaggio in aereo 11 aprile - 15 aprile
TERRASINI L. 90.000 aereo di linea 25 aprile - 28 aprile
SOMALIA L. 270.000 aereo di linea 8 aprile - 17 aprile
EGITTO L. 220.000 aereo di linea 18 maggio - 26 maggio
SARDEGNA L. 110.000 aereo + bus 8 giugno - 16 giugno
CUBA L. 465.000 aereo di linea 20 luglio - 4 agosto
INDIA e CEYLON L. 490.000 aereo di linea 5 agosto - 20 agosto
CROCIERA a partire da L. 210.000 nave + aereo 1 luglio - 8 luglio
PARIGI L. 89.000 treno 6-10 (data indicativa) settembre
SOMALIA L. 270.000 aereo di linea 9 settembre - 18 settembre
SOGGIORNI giugno / luglio / agosto / settembre
TERRASINI - 15 gg. a partire da L. 102.000
VERUDA - 7 gg. a partire da L. 42.000
Le iscrizioni si ricevono presso: UNITÀ VACANZE Viale Fulvio Testi, 75 - 20162 Milano TELEFONO 64.23.557 - 64.38.140