

La riunione del Comitato federale e della Commissione federale di controllo

A congresso l'8 marzo i comunisti romani

Le indicazioni per lo svolgimento della campagna - Un dibattito ampio, profondo, aperto - La verifica del lavoro e dell'impegno di lotta - Il contributo all'assise nazionale

Si svolgerà dall'8 all'11 marzo il XIV congresso della Federazione comunista romana. La data è stata fissata dal Comitato federale e dalla Commissione federale di controllo, riuniti in seduta comune. I delegati all'assise provinciale saranno uno ogni cento iscritti o frazione superiore a 50. In ogni caso tutte le sezioni dovranno avere almeno un delegato al congresso. La Fgci parteciperà con una propria delegazione, composta, anch'essa, sulla base di delegati ogni cento iscritti.

Un'apposita commissione è stata incaricata di presentare al CF e alla CFC proposte di modifica e di adeguamento della struttura organizzativa della Federazione, da sottoporre al congresso.

E' stato deciso che i congressi di sezione debbono svolgersi entro, e non oltre, il 25 febbraio. Il dibattito congressuale e la campagna — che può considerarsi ormai aperta — debbono avere un carattere di massima, tale da coinvolgere tutto il partito. La campagna dovrà essere anche un'occasione per sviluppare con più slancio la battaglia politica e l'iniziativa di massa, per affermare la prospettiva di rinnovamento della città, della regione e della società italiana.

Il CF e la CFC hanno sottolineato l'importanza che durante la fase preparatoria dei congressi vengano assunti anche precisi impegni per il rafforzamento del partito. Si tratta di procurare, in base al numero di comunisti aderenti alla campagna congressuale. A tal fine è stato indicato a tutte le organizzazioni del partito l'obiettivo di raggiungere il cento per cento degli iscritti per la data dei rispettivi congressi.

la questione della capitale dello Stato con quella della democrazia nel Paese, il valore della battaglia per fare avanzare a Roma una linea di programmazione, di austerità e di trasformazione sono contenuti su cui si deve muovere non solo l'analisi ma l'iniziativa politica e di massa dei comunisti romani.

In questo quadro quale contributo può venire da Roma al dibattito nazionale? E' una domanda che il Comitato federale si è posto. Ne sono emerse alcune indicazioni.

Il carattere particolare delle maggiori città, nelle quali, accanto al rapporto decisivo tra PCI e PSI, un ruolo di primo piano lo giocano i partiti intermedi. E' un'esperienza di valore nazionale ed europeo, ma che è anche continuamente esposta a rischi.

Il mondo cattolico, dove emergono — specialmente a Roma — fenomeni nuovi, come il "signo" anche ambiguo, che bisogna affrontare evitando di apparire liquidatori. Andando ad un confronto, da sviluppare e da rendere più incisivo, sui temi concreti della città e della vita sociale (i giovani, le borgate, l'emarginazione) e anche sui grandi temi del nostro tempo, della pace e del destino dell'uomo.

Altro campo in cui il contributo dei comunisti romani dovrà essere di alta qualità è la questione dello Stato e della sua trasformazione: dall'incertezza dell'apparato e sistema di potere della DC, alla funzionalità dei servizi pubblici (e quindi alla politica di sviluppo verso gli strati impiegatizi), da cui dipende in larga misura la governabilità di Roma e del Paese.

E, infine, l'esperienza dei movimenti giovanili tra i disoccupati, nelle scuole e nell'università. L'esperienza compiuta dal partito a Roma in questi anni — prima e dopo il 20 giugno — è stata un'esperienza straordinaria, da giudicare in modo aperto e rigoroso. E' necessario che i risultati del tutto chiaro la novità e la complessità della situazione in cui ci siamo mossi. Lo sforzo, per molti versi eccezionale, cui i comunisti romani hanno dato risposte precise alla determinazione del ministero.

Senza vedere cosa è cambiato in questi anni, si riprendono in mano — è stato detto — i vecchi documenti, addirittura del '60, quando il disegno politico era quello di privilegiare il trasporto su gomma a scapito di quello su rotaia. E', questo, anche uno dei concetti affermati, in un'interrogazione al ministero dei Trasporti del senatore Pollastrelli e Modica.

Inoltre, ci si è chiesti come si farebbe una volta sopra la ferrovia, a raggiungere Viterbo? I treni locali dal treno non potrebbero essere serviti: le strade, strettissime e piene di curve, d'inverno sono gelate e il servizio, come già accade, rischierebbe più volte di essere sospeso. Altro che buona viabilità ordinaria ed auto-

La gente, interpretarne le aspirazioni e anche di organizzarle in una proposta. Ma è legato a — e soprattutto qui sta il salto di qualità da fare — alla capacità di saper sviluppare un movimento di lotta, essendo contemporaneamente classe dirigente che non delega alle funzioni e le decisioni di governo.

Bisogna battere concezioni che sottovalutano la centralità del carattere di massa e di lotta del partito, colmare il divario tra iscritti e voti, stabilire nuovi collegamenti con la società, avere più sedi, più mezzi, una presenza più capillare, anche decentrate, nella formazione di Centrali e infatti in questo quadro va valorizzata e sviluppata l'esperienza di competenza avviata con i comitati politici circoscrizionali.

Per quanto riguarda la politica dei quartieri è stato sottolineato dal CF il grande valore della « saldatura » avvenuta con la generazione del '68, che ha avuto come conseguenza la continuità del movimento dei gruppi dirigenti. Occorre oggi assicurare un giusto equilibrio tra rinnovamento e continuità, attestandosi su livelli che consentano al partito di fare il pieno di tutte le energie, specie nelle parti periferiche. In particolare, è necessario determinare le condizioni perché i quadri operai, quelli leghisti e quelli sindacali, possano svolgere il necessario ruolo dirigente nel partito.

L'adeguamento del partito ai nuovi compiti esige lo sviluppo di una democrazia interna. In questo quadro va verificato il lavoro degli organismi dirigenti evitando settorialismi, sovrapposizioni di competenze e di funzioni, assicurando in ogni caso una maggiore collegialità e un più efficace coordinamento. Occorre un forte impegno unificante che eviti la frammentazione e la complessità del partito, nel mobilitare tutte le forze e le energie. La costituzione dei comitati politici circoscrizionali impone un mutamento anche profondo della struttura della Federazione.

Costi del tratto Viterbo-Civita Castellana — ed è un fatto da considerare con maggiore attenzione — appena per il 30% sui costi dell'intera linea.

Ebbene, nonostante questa linea sia vitale per il collegamento tra il capoluogo e la comunità montana dei colli Cimini con la zona industriale di Civita Castellana, l'abbiamo abbando, indispensabile, verso Roma, per il ministero dei Trasporti la Viterbo-Civita deve diventare un tratto a servizio della stessa sorte va riservata, secondo la direzione generale della Motorizzazione Civile, ad altre linee ferroviarie del Lazio come, per fare un esempio, la Genazzano-Fuiggia-Alatri.

Perché quest'orientamento? Il ministero, nella bozza aperta al dibattito tecnico economico delle ferrovie in concessione», spiega i motivi del programma, di soppressione di alcune linee in concessione, affermando che le ferrovie a carattere locale « possono trovare la loro giustificazione tecnica ed economica solo nel caso in cui debbano essere trasportate cospicue masse di viaggiatori pendolari » e che, « nei casi in cui la viabilità ordinaria ed autostradale hanno consentito un profondo mi-

Avevano lavorato insieme tante volte, la giovane hostess era stata appena assunta dalla compagnia

L'equipaggio del DC-9: cinque storie «normali» tutte dominate dalla passione per il volo

Il fratello di Annalisa Bufacchi, 24 anni: « Desiderava tanto muoversi e viaggiare. La voglio ricordare felice come era dopo avere ottenuto il contratto » - Quattro i romani morti nel tragico incidente: due giovani giocatori di basket, l'autore di testi televisivi Enzo Di Pisa e sua moglie



L'equipaggio del DC-9: Sergio Cerrina, Nicola Bonifacio, Anna Lisa Bufacchi, Vincenzo D'Affillito e Mario Rifani

Erano stati arrestati per licenze edilizie «facili»

Dura poco il carcere per i 3 amministratori di Galliciano

Ci sono restati, guarda caso, assai poco in galera il vice sindaco socialista, il consigliere comunale democristiano, e l'impiegato del Comune arrestati una settimana fa su ordine di cattura di Pietro Federico per le licenze edilizie «facili» rilasciate a Galliciano (e non Paliano come avevano scritto erroneamente, e ce ne scusiamo, nel giornale di ieri).

A dichiarare nullo il mandato d'arresto e a far liberare i tre, è stato il sostituto procuratore della repubblica di Roma dott. Vecchiolo, al quale è passato per competenza il procedimento. Il magistrato, infatti, ha ritenuto che non esistevano i presupposti per emettere il provvedimento in quanto l'inizio dell'inchiesta risale al 1973 e quindi non sussisterebbero motivi d'urgenza né — sempre secondo il sostituto procuratore — il pericolo di inquinamento delle prove.

Di tutt'altro parere era il pretore di Palestrina Federico, che al termine di una lunga inchiesta sulla speculazione edilizia a Galliciano aveva fatto arrestare Enzo Frasson (vicesindaco PSI), Duilio Rossi (consigliere comunale DC), e l'impiegato Giovanni Frillotti, che nella storia sembra aver giocato il ruolo del prestanome.

Carcere o no, le accuse nei confronti dei tre sono invece pesanti: falso in atto pubblico, truffa continuata, corruzione, interesse privato in atti d'ufficio oltre ai reati urbanistici. La storia ha inizio nel '72-'73. A quell'epoca Rossi vende a Frillotti otto ettari di terreno e questi inizia subito a dividerli in lotti. Venduti i piccoli appezzamenti di terreno (poco più di mille metri ciascuno) «organizza» gli acquirenti per ottenere le licenze edilizie. Vengono così presentate 37 richieste che la commissione edilizia esamina in due sedute tra il settembre e il novembre '73. Della commissione fa parte Duilio Rossi, fanfani di ferro, e — come è ovvio — tutte le licenze vengono approvate d'un colpo.

Di tutt'altro parere era il pretore di Palestrina Federico, che al termine di una lunga inchiesta sulla speculazione edilizia a Galliciano aveva fatto arrestare Enzo Frasson (vicesindaco PSI), Duilio Rossi (consigliere comunale DC), e l'impiegato Giovanni Frillotti, che nella storia sembra aver giocato il ruolo del prestanome.

Carcere o no, le accuse nei confronti dei tre sono invece pesanti: falso in atto pubblico, truffa continuata, corruzione, interesse privato in atti d'ufficio oltre ai reati urbanistici. La storia ha inizio nel '72-'73. A quell'epoca Rossi vende a Frillotti otto ettari di terreno e questi inizia subito a dividerli in lotti. Venduti i piccoli appezzamenti di terreno (poco più di mille metri ciascuno) «organizza» gli acquirenti per ottenere le licenze edilizie. Vengono così presentate 37 richieste che la commissione edilizia esamina in due sedute tra il settembre e il novembre '73. Della commissione fa parte Duilio Rossi, fanfani di ferro, e — come è ovvio — tutte le licenze vengono approvate d'un colpo.

Le notizie arrivano a ritmo serrato, ma sono scarse. Poche righe dei flash d'agenzia, qualche informazione dall'ufficio stampa dell'Alitalia. Ma nessuno sa più di tanto e a tarda sera non è ancora possibile tracciare un profilo e sauriente dei cinque membri dell'equipaggio, salvo qualche dato anagrafico che appiattisce un po' l'immagine di questi lavoratori dell'aria. Ma un dato è comune: la voglia di fuggire da una vita « dietro una scrivania », la passione per il volo.

Così aveva cominciato a volare, giovanissimo, Annalisa Bufacchi, 24 anni, la più giovane di tutto l'equipaggio che era stata assunta a tempo indeterminato dall'Alitalia solo due mesi fa. Quel contratto, ottenuto dopo anni di volo, aveva rappresentato per la ragazza il coronamento di un sogno inseguito da sempre: diventare hostess. « La sua più grande aspirazione — dice uno dei fratelli tra le lacrime — era quella di viaggiare e di muoversi. La voglio ricordare felice così, come lo era qualche settimana fa, quando mi ha raggiunto in ufficio per dirmi che l'Alitalia l'aveva assunta ».

Nella casa di via Mario Faccetti, alla Balduina, dove la ragazza abitava insieme ai genitori l'aspettavano per oggi per una breve vacanza prima di riprendere il lavoro che la costringeva ad assenze anche prolungate.

Anche Sergio Cerrina, comandante dell'equipaggio, era atteso per questi giorni, avrebbe dovuto trascorrere le vacanze di Natale insieme alla sua famiglia, la moglie e due bambini, nella casa di Casalpallero. Il villino 6/11 dell'isola 31 del quartiere residenziale è stato subito invaso, appena si è diffusa la notizia, da amici e parenti. La moglie del comandante è attesa per tutto il pomeriggio la straziante notizia del ritrovamento del corpo del marito che però al momento in cui andiamo in macchina, non è ancora arrivata. Sergio Cerrina aveva cominciato a volare quando era ancora giovanissimo: suo padre, infatti, dirigeva la scuola di pilotaggio di Bruino, nei pressi di Torino e il ragazzo fu tra i suoi allievi migliori.

Il nome del comandante era già salito alla ribalta della cronaca dei giornali nel 1965. A Torino, fermato in città da 3 autostoppati, si era rifiutato di dar loro un passaggio. In compagnia della fidanzata, il giovane pilota aveva preferito tirar dritto. I giovani, sembra, cominciarono ad insultarlo. Cerrina tornò indietro, cominciò a discutere e ad un certo punto tirò fuori la pistola. Un giovane di 17 anni fu ferito al braccio e Sergio Cerrina, arrestato, poté uscire di prigione dopo aver pagato una forte cauzione.

Accanto a Cerrina, nella cabina di volo, si trovava il primo ufficiale, Nicola Bonifacio anch'egli sposato, con tre figli, di 40 anni, che abitava a Ostia. Poche ore dopo l'incidente, si hanno degli altri due assistenti di volo Vincenzo D'Affillito e Mario Rifani.

Ma ai nomi dei membri dell'equipaggio bisogna purtroppo aggiungere altri. Tra i morti, infatti, c'erano anche tre romani e un ragazzo di Latina. Quest'ultimo, Gianni Carbone, 23 anni era partito insieme a Patrizio Ianniti, anche lui di ventitré anni, per andare a disputare una partita di basket a Cefalù. Erano stati « prestati » a questa squadra, infatti, da quella di Latina. Per Gianni Carbone sarebbe stata l'ultima partita. Tra gli altri morti Enzo Di Pisa, anche lui romano, e la moglie.

Enzo Di Pisa, 33 anni, era medico ma da diversi anni si era dedicato alla stesura di testi per spettacoli teatrali e televisivi. In particolare, da anni il suo nome, come autore, era legato a quello dell'attore Pino Caruso che metteva in scena i suoi testi. Di Pisa figura tra gli autori di uno spettacolo, articolato in quattro trasmissioni, che andrà in onda proprio alla fine di gennaio. Protagonista ne è l'attore Pino Caruso: « Io e mia moglie — ha detto quest'ultimo — siamo distrutti dal dolore. Di Pisa passava lunghe ore a casa mia proprio per la collaborazione che si era poi trasformata in una sincera amicizia. Quando c'era da preparare uno spettacolo vivevo molti come una grande famiglia ».

La situazione dei trasporti nell'alto Lazio è già disastrosa: ora a complicare le cose ci si mette anche il ministero

La situazione dei trasporti nell'alto Lazio è già disastrosa: ora a complicare le cose ci si mette anche il ministero

Per tagliare un «ramo secco» vogliono lasciare duemila pendolari senza treno

Si sta tentando di togliere all'Acotral la cessione della ferrovia che collega Civita Castellana a Viterbo - E i viaggiatori? Vadano in autobus - Nell'epoca del ritorno alle rotaie, c'è ancora chi preferisce l'antieconomico torpedone

Ore 13.40, stazione della ACOTRAL a Viterbo. Il treno, che sta aspettando il «via», diretto a Roma, è carico di studenti, stipati nei vagoni e sulla piattaforma. Da poco meno di un'ora è partito un altro treno, anche questo pieno zeppo di giovani. Gli studenti, che scendono alle stazioni di Bauglia, Vitorchiano, Soriano nel Cimino, Vallerano, Vignanello, Corchiano, Fabbrica di Roma e Civita Castellana quando arriva a Civita il treno si è svuotato quasi del tutto, sono quotidianamente, più di 800. Ma i lavoratori pendolari, la gente che viaggia ogni giorno lungo la linea ferroviaria Viterbo-Civita Castellana raggiunge le 2.100 unità sulle 5.000 che i treni trasportano in tutto il tratto Viterbo-Civita Castellana-Roma. E questa sarebbe la linea « inutile » che il ministero dei Trasporti vorrebbe abolire.

Inutile non è e non solo: è anche importante per altri ragioni. I dipendenti dell'ACOTRAL (la ferrovia è in concessione) che lavorano nella ferrovia Viterbo-Civita sono 65; senza contare che l'officina «Catalano», a Civita — dove si riparano i mezzi — ha più di 50 addetti ed è, nella regione, quella di più alta produttività. I

gloramento dei servizi di collegamento su gomma. L'istituzione di autolinee risolve molto meglio, in termini economici, il problema del trasporto.

E' una spiegazione, questa del ministero, davvero incredibile. I pendolari, gli amministratori, i lavoratori dell'ACOTRAL, che l'altra sera hanno partecipato ad un incontro promosso dall'amministrazione provinciale di Viterbo, hanno dato risposte precise alla determinazione del ministero.

Senza vedere cosa è cambiato in questi anni, si riprendono in mano — è stato detto — i vecchi documenti, addirittura del '60, quando il disegno politico era quello di privilegiare il trasporto su gomma a scapito di quello su rotaia. E', questo, anche uno dei concetti affermati, in un'interrogazione al ministero dei Trasporti del senatore Pollastrelli e Modica.

Inoltre, ci si è chiesti come si farebbe una volta sopra la ferrovia, a raggiungere Viterbo? I treni locali dal treno non potrebbero essere serviti: le strade, strettissime e piene di curve, d'inverno sono gelate e il servizio, come già accade, rischierebbe più volte di essere sospeso. Altro che buona viabilità ordinaria ed auto-

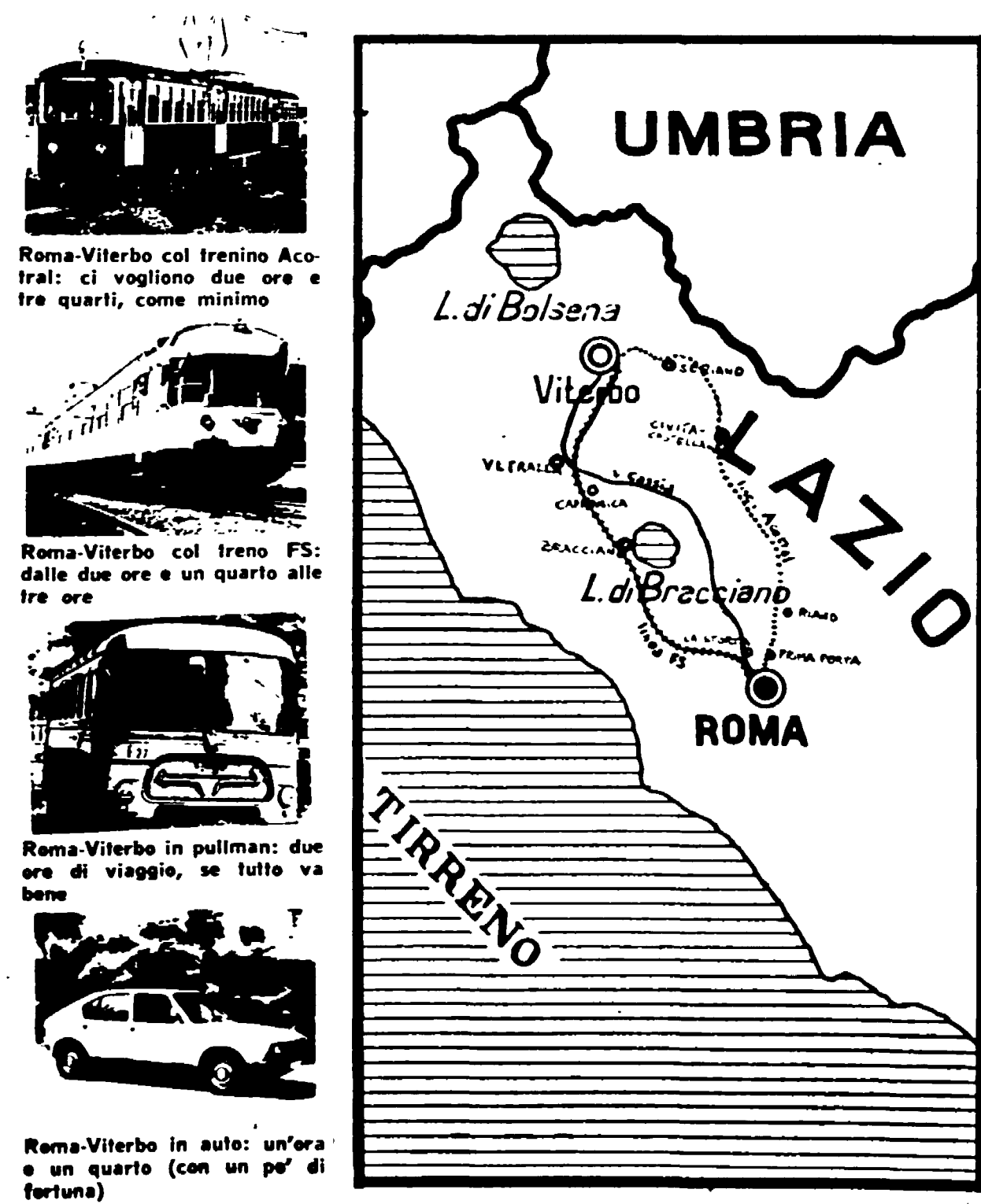
Incendiata l'auto di un attivista de «Sono state le Br»

Due attentati incendiari sono stati compiuti l'altra notte. Il primo, contro l'abitazione di un attivista della DC, è stato rivendicato con una telefonata ad un quotidiano dalle brigate rosse. La macchina presa di mira è la «850» di Vincenzo Cicerone di 56 anni, vicesegretario della sezione dc del Pre-nestino. La macchina, parcheggiata accanto ai marciapiedi, in via Atria, è stata cosparsa di benzina e incendiata. E andata completamente distrutta.

Morte misteriosa di un detenuto ieri a Rebibbia

Misteriosa morte, ieri, di un giovane detenuto a Rebibbia, Giorgio Guacci, nato 21 anni fa in Argentina e abitante in Largo Zamorani a Pietralata, è stato soccorso verso le 13.30 da alcune guardie carcerarie nella sua cella dopo essere stato colto da un improvviso attacco cardiaco. Il giovane è stato subito trasportato all'infermeria del penitenziario ma poi, viste le gravi condizioni, i medici hanno deciso di trasferirlo al Policlinico. La corsa in ambulanza verso l'ospedale, però, è stata inutile.

Si fa prima ad arrivare a Londra



Quanti è lontana Viterbo da Roma? Facile: settanta ottanta chilometri, dipende da quale punto di Roma si parte. Settanta ottanta chilometri, oggi, dovrebbero essere davvero molte le ragioni che spingono a chi, dall'angolo, scendere dabbasso a fare la spesa. Non vogliamo fare paragoni facili: non vogliamo ricordare che il cielo pullula di satelliti artificiali, che gli aerei superano facilmente le volte la velocità del suono, che per andare a Londra in charter basta un'ora e un quarto, e così via. Però potremmo fare qualche altro paragone, un po' meno paradossale: potremmo dire, per esempio, che il diametro di Londra è di circa sessanta chilometri, eppure per arrivare in autostrada ci vorranno un'ora e un quarto, in treno ci si mette anche un'ora e tre quarti. Per non parlare di Firenze.

Invece i settanta ottanta chilometri di Viterbo sono molti, molti di più di quelli che sembrano. Viterbo è lontanissima al contrario di quel-

Daniela Corbucci