

Perché è illusoria e pericolosa la «linea» della marcia indietro

Si continua a sfidare il movimento dei lavoratori sui contratti. Si fa un decreto sul pubblico impiego che contrasta in modo netto con le linee di una riforma della pubblica amministrazione la quale miri ad un ruolo nuovo, ad una nuova dignità professionale e civile dei pubblici funzionari e contribuisce, per questa via, alla riforma democratica dello Stato, alla programmazione, ad un governo democratico dell'economia. In pari tempo si descrimina il combinatissimo Cgil, Cisl, Uil, degli agenti di pubblica sicurezza e si fanno ponti d'oro agli «autonomi», si fa cioè opera di fazione, proprio laddove è più necessario dare fiducia e sicurezza, garantire una volontà politica ferma nella lotta ai terroristi e alla criminalità.

A muoversi su questa strada è il presidente del Consiglio, Andreotti in persona. E' la sostanza e persino lo stile del periodo aureo dello strapotere democristiano. Si sa, la corsa elettorale in casa democristiana ha le sue leggi, ma di fronte a Ruffini e a Dardica che predicano rivincite soffiando sul fuoco di tutti gli odi contro l'Italia che in questo decennio ha affidato i vecchi assetti di potere ed ha aperto la strada a nuove conquiste di libertà, di progresso, di giustizia, l'ultimo Andreotti si accinge a tirare la volata.

Persino nelle forme e nei toni della campagna elettorale siamo nella DC alla confusione e alla rissa più sordide, spesso alla volgarità che sempre si accompagna all'anticomunismo. Questi fatti — sono solo quelli della cronaca dell'ultima settimana — non solo dimostrano quanto fossimo nel vero quando abbiamo denunciato un gruppo dirigente che non reggeva alla prova della solidarietà democratica, ma ci fanno comprendere il senso delle parole pronunciate da uomini come Raniero La Valle i quali affermano che, con la sua condotta elettorale, la DC chiede di abrogare la linea di Aldo Moro. Di più. Questi fatti non solo dimostrano la minaccia di un ritorno indietro, che sarebbe sconvolgente per la capitale e per la regione, ma sono già un ritorno indietro contro il quale è necessario reagire, minare coerenza e propositi, combattere.

Una DC riveduta e scorretta

E' vero, Andreotti nella sua intervista al Messaggero è costretto ad ammettere, bonità sua, che «il contributo dei comunisti è stato essenziale, specialmente per le misure economiche e le leggi di maggiore sicurezza contro il terrorismo e la criminalità» ma «ne serve poi per costruire un castello di bugie multiple sulle responsabilità della crisi e dello scioglimento anticipato, per la terza volta in sette anni, del Parlamento della Repubblica. Chi vorrebbe mai pensare che i centri in qualche modo, in questa sfida alle istituzioni democratiche, il prepotere della DC?

Una prova che dà garanzia

Una conferma ed un consolidamento della forza dei comunisti, una nuova spinta alla strada del cambiamento aperta il 20 giugno del 1976 sarebbe, di per sé, una sconfitta per quanti hanno imposto al Paese queste elezioni anticipate scomentando tutti i programmi di sviluppo e di riapertura un dialogo costruttivo per risanare e rinnovare.

La prova che abbiamo dato, anche con l'uscita dalla maggioranza, di essere disponibili solo per una politica di cambiamento e per rapporti di pari dignità e responsabilità tra le forze democratiche popolari è stata compresa. E' una prova che dà garanzia e fiducia anche a chi, pur lontano dalle nostre posizioni politiche ed ideali, comprende oggi che un ritorno indietro, illuorio e periccoloso, non colpirebbe noi ma aprirebbe un solco profondo tra la democrazia italiana e tutte le forze, in primo luogo le giovani generazioni, che non si rassegnano di fronte alle crisi e ai nuovi segnali di barbarie, ma vogliono affermare la ragione, il rigore, la giustizia in ogni campo della vita politica, civile, morale.

Si pongono settori vasti e significativi di quell'elettorato che nel '76 aveva dato il suo consenso pensando ad una DC «riformata» e «rinnovata» e che oggi ritrova, in edizione riveduta e scorretta, tutta la «vecchia» DC.

Il ruolo dei cattolici

Le novità del nostro XV Congresso o le novità in campo elettorale sono ormai patrimonio di una riflessione collettiva e individuale che continua, sono un «cune» che darà frutti benefici per la democrazia italiana.

Mi riferisco a quei cattolici democratici che riconoscono la funzione reale svolta dai comunisti — anche a Roma prima all'opposizione e poi al governo della città — non solo per la pace religiosa, per rapporti di reciproco rispetto ed autonomia tra sfera civile e sfera religiosa, ma per fare prevalere nella lotta contro il privilegio, la speculazione, l'egoismo «sfruttatore» del blocco di forze dominanti nuovi valori di convivenza umana e civile. Sono cattolici democratici che non hanno fatto derivare da questo riconoscimento, come altri, un consenso politico ed elettorale ai comunisti, ma piuttosto la convinzione che solo un rapporto di convivenza tra l'insieme del movimento operaio ed una DC rinnovata può garantire ad un tempo la salvezza del Paese ed una funzione positiva della DC stessa.

Questi cattolici democratici sono già oggi le vittime primarie di una situazione strutturata a destra della DC e della sua scomposta campagna elettorale. Cosa accadrebbe se questa DC dovesse prevalere?

Incertezza e sfiducia spesso si sommano. Talvolta si ripropone l'idea dell'instabilità e della sterilità di questo scontro politico ed elettorale. No, l'altezza della posta in gioco è data dalla minaccia di un ritorno indietro già in atto sia dalla possibilità di riaprire un dialogo costruttivo per risanare e rinnovare.

Una conferma ed un consolidamento della forza dei comunisti, una nuova spinta alla strada del cambiamento aperta il 20 giugno del 1976 sarebbe, di per sé, una sconfitta per quanti hanno imposto al Paese queste elezioni anticipate scomentando tutti i programmi di sviluppo e di riapertura un dialogo costruttivo per risanare e rinnovare.

La prova che abbiamo dato, anche con l'uscita dalla maggioranza, di essere disponibili solo per una politica di cambiamento e per rapporti di pari dignità e responsabilità tra le forze democratiche popolari è stata compresa. E' una prova che dà garanzia e fiducia anche a chi, pur lontano dalle nostre posizioni politiche ed ideali, comprende oggi che un ritorno indietro, illuorio e periccoloso, non colpirebbe noi ma aprirebbe un solco profondo tra la democrazia italiana e tutte le forze, in primo luogo le giovani generazioni, che non si rassegnano di fronte alle crisi e ai nuovi segnali di barbarie, ma vogliono affermare la ragione, il rigore, la giustizia in ogni campo della vita politica, civile, morale.

Luigi Petroselli



ASILI NIDO: UNO SPAZIO PER I BAMBINI IN UNA CITTA' COSTRUITA DALLA SPECULAZIONE EDILIZIA CONTRO DI LORO

UNA CONQUISTA DEL MOVIMENTO DELLE DONNE
UNO STRUMENTO DELLA LORO EMANCIPAZIONE

- Aperti in tre anni di amministrazione di sinistra 57 ASILI NIDO che si vanno ad aggiungere ai 26 strappati dalla lotta delle donne alle amministrazioni dc.
- Assunte altre 1000 persone per garantire l'apertura a settembre di altri 25 ASILI e dei 9 che l'ACIP sta costruendo.
- Per il 1981 programmata la costruzione di altri 48 NIDI.

Con il PCI Roma sta cambiando
Con il tuo voto fai cambiare l'Italia
VOTA PCI

Le realizzazioni di Regione, Comune e Provincia per l'infanzia

Non da oggi ma da tre anni dalla parte dei bambini

Conferenza stampa delle tre istituzioni Dalla rete dei nidi all'impegno per la salute - Scelta della programmazione

Nel '76 c'erano soltanto 26 asili, mal gestiti dall'ONMI. A neppure tre anni di distanza la giunta democratica ha portato a 149 (tra scuole comunali e convenzionate) il numero di questi fondamentali servizi sociali; e con l'anno prossimo probabilmente si riuscirà a «raggiungere» quelle regioni che, come l'Emilia Romagna e la Lombardia, hanno un'indivisiibile rete di nidi. Aldilà di tanta retorica sui bambini, nell'anno internazionale del fanciullo, ci sono questi dati che dimostrano gli fatti: l'impegno verso l'infanzia di Comune, Provincia e Regione.

Per l'assessore comunale Frascarese bisogna utilizzare le iniziative che sono state fatte e coordinarle in un intervento organico. Il problema centrale è quello di trasformare gli asili da centri assistenziali in strutture nelle quali il bambino venga educato secondo moderni criteri pedagogici.

Il compagno Benigni, assessore al decentramento, oltre a sottolineare l'impegno economico del comune per la prima infanzia ha ricordato come «una volta i nidi e gli asili venivano costruiti sui terreni lasciati liberi dalla speculazione edilizia, senza tenere in nessuna considerazione i bisogni e le esigenze del quartiere. E così si sono verificate quelle strane situazioni per cui ci sono asili che hanno pochi bambini e zone in cui non si riesce a coprire nemmeno una piccola parte delle richieste. Attualmente stiamo conducendo una indagine insieme al CNR per vedere quali sono i quartieri dove è necessario costruire un servizio adeguato di prevenzione che ancora esiste. A Macerese sono stati gli stessi operatori delle scuole ad andare nelle case a parlare con i braccianti e convincerli a mandare i loro bambini all'asilo».

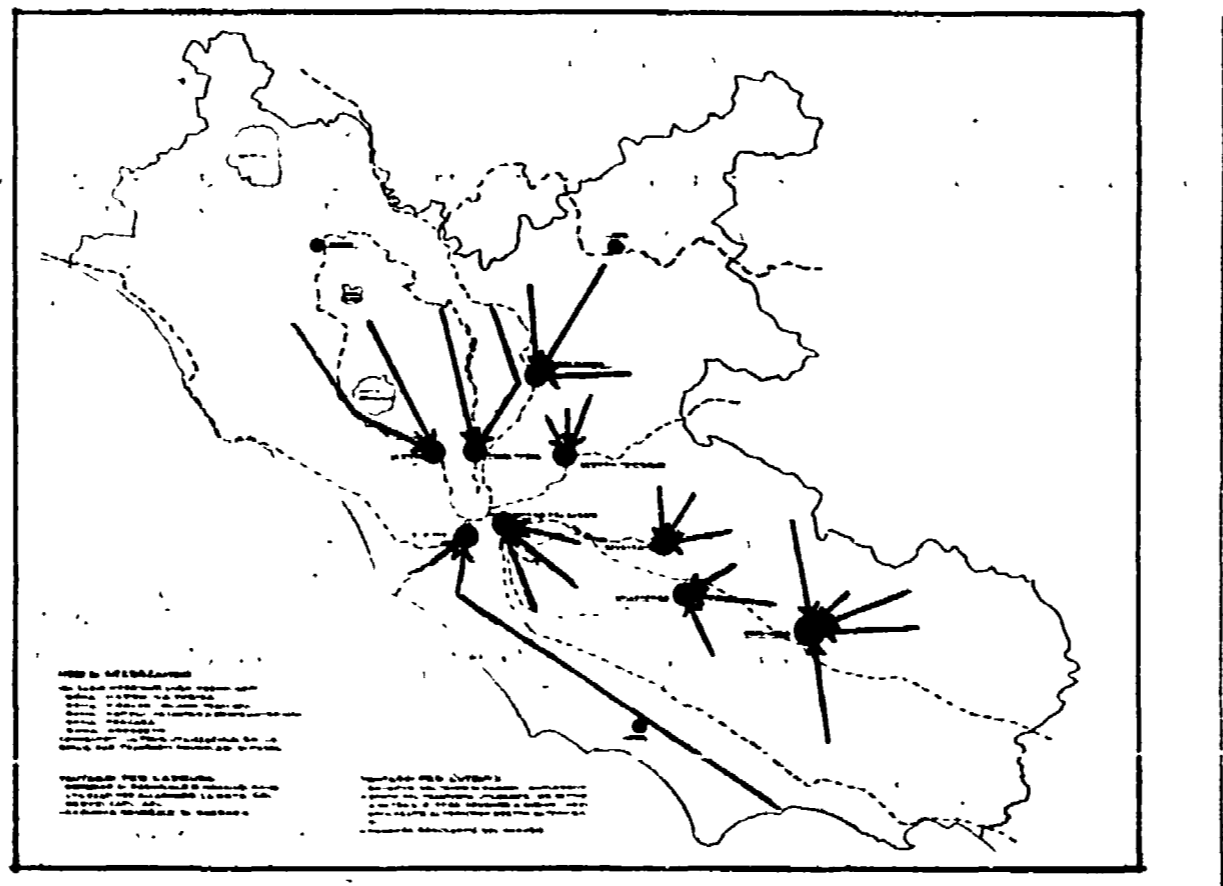
Carla Chelo

Atac e Acotral adegueranno i loro servizi e parte della rete all'entrata in funzione della nuova struttura

A ottobre colmetrò la «minirivoluzione» dei trasporti

Presentato ieri il piano integrativo della Regione per il settore - Priorità alle ferrovie - Risanamento e ristrutturazione delle linee esistenti e attuazione dei nodi d'interscambio e punti fondamentali del documento regionale - Acotral: 564 nuovi mezzi entro la fine dell'anno

La cartina illustra la rete del trasporto pubblico della Regione e i nodi d'interscambio previsti dal piano di settore. Si tratta di stazioni, in prossimità delle ferrovie, dove si attesteranno i capolinea del bus. E' un sistema che, quando sarà realizzato, permetterà un servizio «totale» e capillare oltre che efficiente. Attualmente sono in funzione, con ottimi risultati, i nodi di Eur Fermi e di Colferre. Ecco gli altri «nodi» previsti dal piano regionale dei trasporti. A livello regionale sulla direttrice Roma-Firenze: Orte, Magliana Sabina, Poggio Mirteto, Passo Corese, Monterotondo; sulla linea Roma-Cassino: Frosinone, Colferre, Valmontone. A Roma: Osteria del Curato, via Ottaviano, Prima Porta, Laurentina, Ostiense, S. Basilio, Valmelaina, La Storta, Salaria.



Dodici convogli e più di 14 mila viaggiatori all'ora per ogni senso di marcia. 80 milioni di utenti nel primo anno di esercizio. 110-120 nel futuro: questi dati danno da soli l'idea di ciò che significa per il disastroso traffico romano e regionale l'ormai prossima entrata in funzione del metrò. Una vera e propria «rivoluzione», a cui l'Acotral ma, nelle rispettive competenze, anche la Regione e l'Atac hanno dedicato, in questi due anni, molte cure.

L'apertura della linea A del metrò, è tuttavia, soltanto la parte «più appariscente» del lavoro di aziende e Regione nel settore dei trasporti. Ieri l'assessore Di Segni, il presidente dell'Acotral Maderchi e il vice-presidente della commissione Lombardi hanno illustrato alla stampa il pacchetto di proposte della Regione per gli interventi nel settore nel triennio '79-81. Si tratta delle stesse contenute nel documento regionale già trasmesso al ministro dei Trasporti Preti in risposta alle stesse indicazioni per il settore definite dai funzionari del dicastero con i «progetti finalizzati».

La scelta di fondo che sta alla base di tutte le proposte della Regione è, ovviamente, l'utilizzazione sempre più ampia del mezzo di trasporto su ferrovia. Non è una novità (la Regione ne parla da anni) ma nel pieno della crisi petrolifera, si può apprezzare meglio il valore (e la prevenzione) della programmazione regionale. E' una scelta di razionalità (che deve diventare anche di efficienza) che comporta una serie di altre scelte: interventi su tutte le ferrovie regionali (in concessione e no), collegamento con le linee metropolitane, nodi d'interscambio con il trasporto su gomma. In questo quadro la Regione chiede che venga confermata l'ipotesi del prolungamento della linea A da viale Giulio Cesare alla Circonvallazione Cornelia e da Termini a Rebibbia. Al posto di una linea C, ipotizzata (non si sa bene con quale progetto e quali soldi) dal ministero, la Regione propone la realizzazione di un nuovo tronco B1 della linea B in diramazione da piazza Bologna a Valmelaina e S. Salaria e il prolungamento della linea B dalla stazione Laurentina al terminale sulla via Ardeatina. La Regione, inoltre, di concerto con l'Atac, ha proposto la realizzazione di una linea tramviaria tangenziale da Quarcicciolo a Cinecittà.

La «strada difficile» per viaggiare meglio

E' un piano, quello regionale dei trasporti, che ha già fatto molta strada dall'epoca della sua definizione. Ora che si possono toccare con mano i primi risultati dell'impegno di enti locali, Comuni, aziende del settore, FS, consorzi, si possono comprendere anche meglio gli obiettivi e le scelte effettuate a suo tempo: la programmazione reale del settore, l'integrazione di diversi sistemi di trasporto (ferrovie e gomma) al servizio dello sviluppo socio-economico del territorio. Scelte importanti, che hanno dato risultati significativi soprattutto in rapporto allo stato di pietosa inefficienza in cui versava fino a pochi anni fa il settore. Non è un caso, del resto, che fino a quest'anno l'impegno prevalente di tutti si sia rivolto alla rete dei servizi per i pendolari.

Quello che c'era, si sa: un coacervo di linee, già gestite dalla Stesef e dai privati, totalmente disorganizzate e legate tra loro. Si è lavorato quindi per superare lo sfascio e impedire che la mancanza di mezzi e di impianti bloccasse (c'era questo rischio) il servizio. Questo, invece, è stato garantito ed esteso a tutti i Comuni del Lazio con un incremento notevole dell'utenza. (Oggi viaggiano sui mezzi Acotral 1 milione e 200 persone l'anno). Si è dovuto operare (e oggi si può dire con successo) per saldare la riorganizzazione dell'azienda (nuovi dirigenti e nuovi tecnici) con interventi (miliardi e miliardi) sul parco autobus, sugli impianti, contro le difficoltà delle leggi, dei controlli (che si dimentica i boicottaggi di Vitellone?), delle procedure burocratiche. Fondamentale è stato da questo punto di vista l'intervento della Regione, che ha integrato tra la fine del '78 e l'inizio del '79 i fondi a disposizione dell'azienda, vista anche la latitanza del governo che si è «dimenticato» del fondo nazionale dei trasporti, richiesto da tempo a gran voce, da Regioni, lavoratori e organizzazioni sindacali di categoria.

Brucia sull'auto un terzo del reddito

Per il solo trasporto viene impiegato, in Italia, oltre il 20% di tutti i consumi di petrolio. Nel complesso il settore «brucia» un terzo del reddito nazionale. Non è poco, anzi è moltissimo. Ma a questo vanno aggiunti tutti gli sprechi indotti che gravano sul sistema di trasporti irrazionale e squilibrato come il nostro. Sul piano industriale, nel commercio, nell'assetto urbanistico. Quale sia stata la politica seguita finora è noto: sfruttamento irrazionale delle fonti energetiche e privilegio incondizionato per il trasporto privato (l'auto come simbolo del grado di benessere dell'italiano).

La crisi petrolifera del '72 e quella di oggi, irreversibili, hanno fatto cadere parecchi miti. Ma la via della programmazione, della ricerca, che è l'unica «logica» veramente perseguibile, trova parecchi ostacoli, prima di tutto nella politica della DC. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: assegni di programmi seri in campo energetico e in quello collegato del trasporto (abitudini sociali, esigenze indotte, relazioni casa lavoro).

Potenziare i bus extraurbani

La scelta di fondo che sta alla base di tutte le proposte della Regione è, ovviamente, l'utilizzazione sempre più ampia del mezzo di trasporto su ferrovia. Non è una novità (la Regione ne parla da anni) ma nel pieno della crisi petrolifera, si può apprezzare meglio il valore (e la prevenzione) della programmazione regionale. E' una scelta di razionalità (che deve diventare anche di efficienza) che comporta una serie di altre scelte: interventi su tutte le ferrovie regionali (in concessione e no), collegamento con le linee metropolitane, nodi d'interscambio con il trasporto su gomma. In questo quadro la Regione chiede che venga confermata l'ipotesi del prolungamento della linea A da viale Giulio Cesare alla Circonvallazione Cornelia e da Termini a Rebibbia. Al posto di una linea C, ipotizzata (non si sa bene con quale progetto e quali soldi) dal ministero, la Regione propone la realizzazione di un nuovo tronco B1 della linea B in diramazione da piazza Bologna a Valmelaina e S. Salaria e il prolungamento della linea B dalla stazione Laurentina al terminale sulla via Ardeatina. La Regione, inoltre, di concerto con l'Atac, ha proposto la realizzazione di una linea tramviaria tangenziale da Quarcicciolo a Cinecittà.

I progetti dell'azienda regionale

NODI DI INTERSCAMBIO: in questo settore Regione e Acotral hanno già lavorato molto. Sono in funzione i nodi di Eur Fermi e Colferre (che dovrà essere perfezionato). Nel breve periodo si dovrà portare a compimento, d'intesa con la FS, la rete dei nodi d'interscambio a livello regionale sia sulla direttrice Roma-Firenze (Orte, Magliana Sabina, Poggio Mirteto, Passo Corese, Monterotondo) che sulla direttrice Roma-Cassino (Frosinone, Colferre, Valmontone).

La scelta di fondo

La scelta di fondo che sta alla base di tutte le proposte della Regione è, ovviamente, l'utilizzazione sempre più ampia del mezzo di trasporto su ferrovia. Non è una novità (la Regione ne parla da anni) ma nel pieno della crisi petrolifera, si può apprezzare meglio il valore (e la prevenzione) della programmazione regionale. E' una scelta di razionalità (che deve diventare anche di efficienza) che comporta una serie di altre scelte: interventi su tutte le ferrovie regionali (in concessione e no), collegamento con le linee metropolitane, nodi d'interscambio con il trasporto su gomma. In questo quadro la Regione chiede che venga confermata l'ipotesi del prolungamento della linea A da viale Giulio Cesare alla Circonvallazione Cornelia e da Termini a Rebibbia. Al posto di una linea C, ipotizzata (non si sa bene con quale progetto e quali soldi) dal ministero, la Regione propone la realizzazione di un nuovo tronco B1 della linea B in diramazione da piazza Bologna a Valmelaina e S. Salaria e il prolungamento della linea B dalla stazione Laurentina al terminale sulla via Ardeatina. La Regione, inoltre, di concerto con l'Atac, ha proposto la realizzazione di una linea tramviaria tangenziale da Quarcicciolo a Cinecittà.

ACOTRAL: entro il '79 il parco autobus dell'azienda regionale dei trasporti sarà

ACOTRAL: entro il '79 il parco autobus dell'azienda regionale dei trasporti sarà rinnovato del 40 per cento. E' il risultato di un'azione congiunta dell'Acotral, del Consorzio regionale dei trasporti, della Regione che non ha uguali in Italia. Le condizioni di partenza — le ha ricordate ieri il presidente Maderchi — sono note: carezza drammatica di mezzi di uomini; di officine. Gli autobus, pesante eredità 3-4 decenni fa, in cui è stato investito il settore, sono spesso inutilizzabili. Su questo aggiungiamo i boicottaggi del presidente del comitato di controllo, il dc Vitellone, si capisce il valore dello sforzo congiunto dei vari operatori per far uscire l'azienda regionale dall'emergenza. Solo nell'ultimo anno, per citare il dato più eclatante, l'Acotral è riuscita ad assicurarsi ben 560 nuovi mezzi. E' molto anche considerando i vincoli imposti dalle leggi sul bilancio degli enti pubblici. Non è un caso, del resto, che sia stata proprio la lotta dei comunisti, delle giunte democratiche, del Crotone, a imporre una modifica, in rapporto alla drammatica necessità di alcune di queste aziende, della legge Stammati.

Nicola Lombardi
vice-presidente della commissione regionale dei trasporti

Luigi Tregno
segretario generale
FIST-Lazio