Della città parliamo tanto perché l'amiamo ancora: ma è possibile reinventarla?

Un posto in cui vivere e parlarsi

I nuovi scenari urbani e l'esigenza di un progetto rinnovatore - L'opinione dell'assessore romano Nicolini - Le polemiche milanesi

Alla gente la città piace ancora, grande o piccola, bella o brutta, storica o moderna, concentrica o simmetrica. Piace perché si pensa o si spera che essa possa essere palcoscenico ospitale della vita, dove gli uomini passano, si incontrano, parlano, discutono le loro idee, comunicano insomma. E la si sente ancora cosa propria, malgrado tutto abbia cospirato per renderla estranea, incomprensibile, ostile: la speculazione edilizia, gli sventramenti, i nuovi ghetti degli emarginati, le periferie informi, il caos del traffico.

Che tanto si discuta, si protesti e si polemizzi, ad esempio, a Milano intorno ad un provvedimento che regola in modo nuovo il traffico nel centro cittadino, può essere una dimostrazione di questo attaccamento: questa città è anche nostra, non vogliamo sorprese, queste innovazioni improvvise ci turbano. Le nostre abitudini, con quelle strade, quegli incroci, quegli ingorghi, non possono cambiare così alla svelta. Ma l'anonimo automobilista messo in crisi dagli inattesi divieti di circolazione esprime anche un'altra vocazione: vuole forse essere anche lui tra gli autori di divieti e sensi unici, vuole partecipare anche lui con la sua cultura (fatta anche di tante soste ai semafori e di tante ordinate code automobilistiche) al progetto per la città. Perché di «progetto» ormai si deve parlare. Non solo di piano regolatore, che è uno strumento troppo legato ai dati della realtà. La città si deve ridiscutere e magari inventare di nuovo, partendo pure dai problemi del traffico, della congestione, della terziarizzazione dei centri storici ma soprattutto da «quello che vorremmo che fosse»: un luogo dove gli uomini possono comunicare.

Lasciamo pure che il *Corriere della sera* strepiti, inalberando la bandiera delle quattro ruote. Potremmo rispondere con le parole di Antonio Cederna, che del quotidiano milanese è uno dei più qualificati scrittori: «Che almeno si incominci anche da noi... a realizzare sistematicamente aree e percorsi pedonali non più soltanto nelle zone centrali ma anche in periferia, dove abitano i quattro quinti dei cittadini: per rendere meno inumane le loro condizioni abitative».

Concediamo pure che la Giunta (di sinistra) di Milano abbia sbagliato questo o quel provvedimento. La questione che ci preme è un'altra: lunghe code di vetturette strette una accanto all'altra, gas velenosi dai tubi di scappamento, rumori di ferraglia, clacson impazziti vanno d'accordo con quella immagine di città sognata dove «gli uomini comunicano»? La domanda l'abbiamo posta anche ad addetti ai lavori, urbanisti come Pierluigi Cervellati e Giancarlo De Carlo.

I centri urbani — rispondono — non sopportano più il traffico automobilistico privato. Ma interventi di carattere viabilistico soltanto non saranno di certo risolutori. E' indispensabile per ora limitare l'accesso dei mezzi privati nelle aree centrali e soprattutto in quelle storiche. Le isole pedonali sono state utili. Hanno dimostrato (è l'esperienza positiva di piazza Maggiore a Bologna) che le preoccupazioni dei negozianti, che temono di vedere diminuire il numero dei loro clienti per conseguenza dei divieti automobilistici, sono largamente infondate.

«Bisogna creare — spiega Cervellati — una alternativa, e questa alternativa è il trasporto pubblico, che deve essere massicciamente favorito. Dobbiamo fare i conti con i costi della motorizzazione privata: anche la crisi energetica ci costringe a scegliere tram ed autobus pubblici».

«Le città — sottolinea De Carlo — e Milano in particolare si sono accresciute disordinatamente. Dagli anni Cinquanta in poi la preoccupazione maggiore dei gruppi dirigenti si è chiamata "mercato delle aree"».

«L'automobile in sosta — riprende Cervellati — occulta il paesaggio. Pensiamo a Roma e al traffico lungo i Fori imperiali. Allontanare la macchina, che oltretutto rappresenta una comodità fittizia, significa anche riappropriarsi delle città, riconoscerne i tratti essenziali».

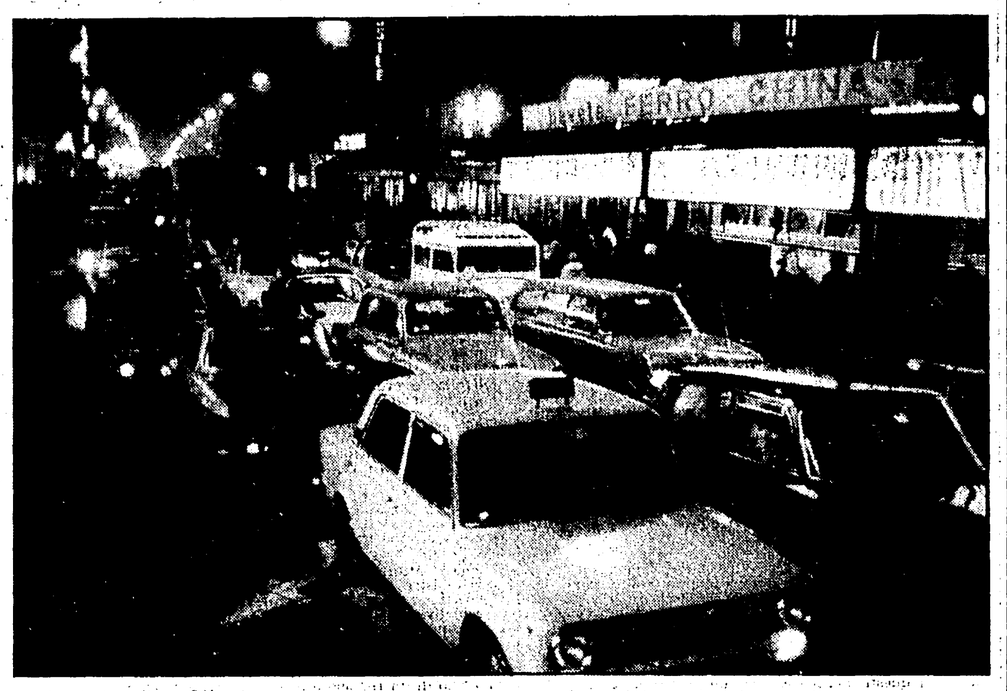
«La città — insiste De Carlo — non è più sotto la percezione del suo pubblico. Non si può più comunicare. Ed anche le proteste per questi provvedimenti milanesi sono il risultato di questa difficoltà di comunicare, di questa congestione che significa soprattutto isolamento».

Ma la situazione è irreparabile? «Non è mai impossibile — risponde De Carlo — risanare una città».

Renato Nicolini, architetto e assessore alla Cultura del Comune di Roma, propone (vedi l'*Europeo* della scorsa settimana) di «usare in modo proprio» quella parte della città che chiamiamo centro storico: non uffici, bensì attività culturali e soprattutto commercio, artigianato, alberghi, ristoranti e tanto turismo. E poi creare nel resto della città luoghi di aggregazione autonomi rispetto al centro storico...

La soluzione, secondo De Carlo, sta in una operazione di reale decentramento. Questo non significa soltanto creare nuovi poli come è già avvenuto, legati e subordinati al centro urbano tradizionale. Devono essere nuovi «centri di città» completi di tutte le funzioni ed autonomi. Devono essere centri in grado di esprimere una propria identità produttiva, commerciale, culturale. Parti di città complete.

Oreste Pivetta

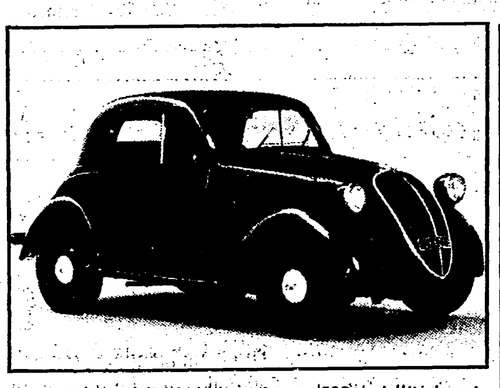


L'involuzione della specie nel futuro dell'automobile?

Dalla Mille Miglia all'Italia incatramata - Carrozzerie disegnate con straordinaria felicità inventiva - Quando le macchine correvano libere - Ora veste in serie, si è fatta piatta e ottusa

Chi scorre le fotografie delle auto prodotte nel corso degli anni Venti, quindi per la durata di un decennio, se non è orbo o irato non può non riconoscere di trovarsi di fronte, spesso, a capolavori. La solidità della struttura è unita a soluzioni tecniche sempre più aggiornate; tutto poi è composto (direi raccolto, con una attenzione minutissima) dentro a carrozzerie disegnate con un furore fantastico, con una felicità inventiva che ancora adesso lasciano senza fiato. Era una cultura che si faceva cosa, si traduceva in oggetto e dimostrava la sua speranza nel futuro lottando in gara col vento. Una speranza aggressiva, felice che faceva i conti con la velocità. Penso, per fare alcuni esempi a cui rimandare, alla Lincoln del periodo di Leland, nel 1922; alla Torpedo Cadillac a doppio parabrezza del 1928; alla Super-Fiat Dorsay a dodici cilindri; alla Dilambda 8 W; alla Isotta Fraschini tipo 8 Torpedo del 1924; alla Hispano-Suiza tipo 68 del 1932; e sempre in quell'anno alla S.S. 1 prodotta con la parsimonia di un orafo e una eccitazione inventiva piena di estri dalla Standard Swallow.

Mentre l'uomo inventava, si avventurava e correva, cominciava, contemporaneamente, la bitumatura delle strade ancora tutte affondate nella polvere; strade che nel tracciato rimandavano, almeno da noi nella pianura padana, al tempo di Napoleone in Italia. La corsa delle Mille Miglia è il preavviso che si sta per immergere la nazione in un mare di catrame. La Fiat incalza. Una volta asfaltato, il bel Paese sarà pronto per accogliere la Topolino a metà degli anni Trenta; la macchinetta popolare, ingrugnita e semplificata, che può portare dalla città al mare la famiglia tipica italiana. Produzione in serie vuol dire uniformità lineare e stilistica; mortificazione dell'estro; appiattimento decoroso. Insomma, scelta esclusivamente tecnologica. Vuol dire anche una certa malizia in tutto; perché si lesina e si ciurla per il manico. Così le magnifiche signore, come sono state chiamate, degli anni Venti sono sostituite da quattro ruote sicure e in movimento.



La Topolino del 1936, la prima «500» dell'industria automobilistica italiana.

Ma tutto ciò è il passato, neanche troppo vicino. La gente era poca (o così sembrava); le città non rigurgitavano. Nei centri storici, fra sasso e sasso del Trecento, fioriva l'erbetta. Da paese a paese c'era un fiume di silenzio teso dentro la pianura. Di sera, i fari delle auto sembravano fiaccole che correvano fra i campi portate dalle mani dei morti; fra la canapa alta facevano paura. Il sottoscritto ha ancora nel naso la polvere fresca e densa che alzava la macchina di suo padre quando tornava di notte da Bologna. Ripeto: allora c'erano gli spazi; grandi spazi con silenzio e odori. Le macchine correvano libere. Ma come le carrozze a cavalli negli ultimi decenni dell'Ottocento, oggi — che andiamo verso il Duemila — di fronte al centro storico recuperato dalla cultura sociale l'auto batte in ritirata. Non dico ancora che è in rotta, non dico che è già battuta; dico solo che ha le ore, i giorni, gli anni contati. Soprattutto riconosco che comincia a dimostrare in parecchie occasioni la sua traumatica inadeguatezza. Il suo corpo non è flessibile; il rapporto spazio-mobilità è tutto a suo svantaggio. Nemmeno l'autostrada la salva. Oggi tutto si ingorga dentro il tunnel massificato, e anche l'auto comincia a essere contestata proprio nella sua utilità; nella sua agibilità.

Veste in serie, si è fatta piatta e ottusa, senza estri esplodenti; inquina; non trova più posto nel quartiere; non trova più la prateria per brucare. La città la rifiuta, smania, la contesta. Quando l'auto è acciaccata deve tenersi botte e ferite e girare come un reduce perché il meccanico costa tanto da doverlo chiamare solo per i malanni del motore. Bisogna riconoscere che in una società capitalista ciò equivale a una bandiera gialla (avviso che la peste è a bordo). Il suo invecchiamento, insomma, mi sembra progressivo, striscante, persistente. Condannata a estinguersi, cerca di dichiarare — come la Fiat Ritmo — che la sua specie è in evoluzione. Ma la crisi energetica, il restringimento irreversibile dei grandi spazi intermedi divorati dal cemento; la chiusura dei centri urbani costringono l'auto ad adattarsi, ormai, come i cani abbandonati; e a cercare i residui spazi vitali in ogni pertugio della città, con accanimento quasi famelico. Questi grandi terribili anni sono certamente di trapasso. Tutto quello che è fatto, pensato, voluto, vissuto, sperato, conteso scorre per frantumarsi contro la barriera delle novità emergenti, in un tumulto che entusiasma e spaventa. Quindi non si può piangere dietro l'ombra di mezzi consumati che sono ormai da museo. Ma si deve annotare che oggi girano per le strade mandrie di macchine destinate a una prossima estinzione biologica. I mammuth scomparvero quando i grandi sconvolgimenti dispersero le erbe che li alimentavano. Così le auto, a seguito della crisi del petrolio e della chiusura delle città, arroccate contro di loro come contro i pirati saraceni. Noi andremo a piedi? Non credo. Ci sarà un'altra invenzione a far camminare l'uomo. Il futuro è tutto da vedere. Può darsi intanto, che nelle piazze libere, i gatti tornino a scaldarsi al sole.

Roberto Roversi

Piano, molto piano, pianissimo ovvero l'elogio della lentezza

In via Manzoni leggendo il giornale - Investito da un «passeggere» - Il feticismo della rapidità - I falsi zelatori dell'ecologia - Musi di latta e musi umani

Il traffico ha la tosse. Forse polmonite. Cadrà in coma? Volevi arrivare primo, volevi arrivare primo: e perché non ultimo? Volevi saperlo prima, volevi saperlo prima: e perché non dopo? Cambierebbe molto? Io conoscevo un signore, morto da tanti anni. Aveva una mania: passare il Ferragosto a Milano. E perché? «Per avere la soddisfazione — diceva lui — di passeggiare in via Manzoni leggendo il giornale».

Devo dunque dire che io sogno una città così? Una città dove si possa indugiare lungo le principali arterie con gli occhi puntati sulla rubrica degli spettacoli, sul resoconto della partita di calcio, su un elegante elzeviro? E perché no su un televisorino portatile? Non pretendo tanto. Ma se, uscendo un mattino, trovassi agli sportelli della mia auto (e di tutte le altre) i sigilli appena apposti dai messi del tribunale? Dovrei disperarmi? E lì, a due passi, un imbonitore la cui voce rimbomba nell'ammutimento (o ammutinamento) improvviso degli eserciti di motoristici bacherozzi già imprecanti e festinanti (*festinare*, verbo latino che significa «andare in fretta, tampinare, eccetera»): «Carriole, chi vuole una carriola!». Oppure monopattini, sehettini, piroghe (data e non concessa la presenza di corsi d'acqua): mezzi che, insomma, fossero in vendita, per andare non in fretta e non dico pianissimo, ma con assennata moderatezza. Escluderei persino la silenziosa o, al massimo, frusciante bicicletta, ne ho fatta esperienza nei Paesi Bassi dove i ciclisti sono un castigo di Dio, vanno velocissimi, spietati, impunibili perché sacri come le mucche in India. In taluni Paesi di incipiente motorizzazione l'automobilista aveva sempre ragione, il pedone era un paria. Qui puntavamo all'inverso, ma ormai non più, siamo arenati in una mesta via di mezzo: paria, reietti della società, sono entrambi, automobilista e pedone; entrambi incattiviti e aggressivi: in veste di pedone, la macchina può da un momento all'altro travolgermi; in veste di automobilista (data la lentezza del traffico) mi è capitato giorni or sono di essere malamente urtato e quasi danneggiato da un pedone («passeggere» avrebbe detto Giacomo Leopardi) che correva, rispetto alla mia auto, a dismisura.

Il feticismo della rapidità, ecco il guaio: per questo ho azzardato quell'inciso propagandistico in pro' delle carriole. La carriola consente una lentezza di poco inferiore alla normale accelerazione del bipede umano: e il bipede in essa installato non può prescindere, per procedere nella direzione prescelta di marcia, dal concorso di un altro bipede. Ci vuole, insomma, uno che spinga. La rapidità, ecco il falso valore: ci hanno acculturati al concetto che l'andare più in fretta sia una buona cosa, un vivere meglio, un vivere (soprattutto) di più... Ed eccoci al risultato: tutti crediamo (me compreso) che l'andare o il fare più in fretta, il sapere più cose, l'arrivare prima siano altrettanti punti di vantaggio sugli altri. E che il vantaggio, ogni vantaggio, sia in sé una cosa buona. Non sono un grande frequentatore di testi mistico-ascetici: ma tempo fa, leggendo gli *Esercizi spirituali* di Sant'Ignazio di Loyola, mi imbattei in una frase a dir poco rivoluzionaria. Diceva: «Se hai voglia di mangiare di più, mangia di meno».

Di questa frase, debitamente travestita, sarei tentato di fare uno slogan, una regola di vita: se vuoi arrivare più presto, vai più piano; se vuoi dormire di più, dormi di meno; se vuoi veramente sapere qualcosa, non correre come un cretino dietro le ultime notizie. Altri avvertimenti: se per comunicare un ordine, un concetto, ti servi normalmente di sette parole, cerca di raddoppiarne il numero, la comunicazione sarà più efficace (anche perché susciterà un senso di meraviglia, ci faranno più caso). Per esempio, invece di dire: «Sarebbe meglio prendere un taxi», offri quest'altra variante: «Secondo la mia modesta opinione, credo che sarebbe consigliabile studiare la possibilità di prendere a noleggio una vettura di piazza con autista». Non succederebbe quasi più niente. Io penso a questo mondo lento, beneducato, un po' filisteo probabilmente, ma anche con i suoi difetti enormemente più in vista e correggibili: un mondo all'insegna della decelerazione, al minimo di gas, tanto per restare in argomento. La decelerazione induce, il più delle volte, mitezza, mansuetudine, gentili astuzie dell'animo.

Piano, piano, piano: prima di tutto. Silenzio. E arriverete, arriveremo. Anch'io che uso la macchina per percorrere in quaranta minuti la distanza tra casa mia e il posto di lavoro: mentre a piedi, in queste prime mattine di freddo quando il motore non parte, ce ne metto meno di venti. Ben venga, la paralisi totale del traffico: dopo un ultimo sussulto i bacherozzi di latta, individualistici, separatistici, turpiloquenti, villani, popolati da imbelli energumeni che a vicenda e innocuamente si insolentiscono, ammutoliranno negli improvvisati urbani cimiteri. Campana a morto per la metropoli? Chissà? O alba di una nuova esistenza comunitaria governata non più dalla filosofia del fare presto, bensì da quella del fare con calma; non più dalla filosofia dell'arrivare prima, ma da quella di un arrivare decentemente a tempo e con quel minimo di ritardo che è tratto indiscutibile di non sudditanza.

Detesto gli zelatori (a parole) dell'ecologia, quando sbraitano contro la motorizzazione di massa. Essi sperano sempre che venga proibita e che ad alcuni privilegiati (tra i quali loro stessi) vengano concesse speciali esenzioni. Ma il fatto che questi musi di latta contenenti musi umani (e il mio per primo) si rincagnino alla fine gli uni contro gli altri, senza poter procedere e senza poter arretrare d'un centimetro, è pur con tutta la sua grottesca desolazione un segno (per me) di speranza: che per superiori deliberazioni si convenga non essere il far presto cosa desiderabile (in amore, ad esempio, non lo è) e che i mezzi e gli strumenti a tale scopo fin qui escogitati svuotino, di conseguenza, nell'apprezzamento comune. Una gracchiante carriola, un obsoleto monopattino potrebbero diventare importanti «status symbols», a questo punto. Comincerei, nella città lenta e silenziosa (ma io stesso possessore di una carriola superbamente attrezzata con i cuscinetti a sfere della ex auto), a proporre o firmare petizioni contro la loro pericolosità e invadenza. Ma cosa costruirebbero le fabbriche di automobili? Ecco, qui è il punto: esisteranno ingegneri in grado di progettare macchine per andar piano, anzi, per restare immobili, abbarbicati al punto di partenza?

Ma se è davvero questo il problema, mi sembra che macchine così già esistono.

Giovanni Giudici

Riuniti rappresentanti di 87 Paesi

La Cisl internazionale a Madrid per cercare una nuova identità

Ritorna la Afl-Cio e se ne va Meany - Non passata la proposta di invitare i comunisti della CGIL - Tra politica dei redditi e patti sociali, un sindacato in crisi - Capire come cambiare

Dal nostro inviato

MADRID — La maggior parte dei sindacati occidentali sono riuniti a Madrid da stamane per il congresso della CISL internazionale che rappresenta 122 organizzazioni di 87 Paesi, per un totale di 62 milioni di iscritti. Non è un appuntamento puramente diplomatico, anche se quando si incontrano queste «grandi istituzioni» dei Paesi capitalistici, c'è sempre l'aria da assemblea dell'ONU. Questo congresso ha molteplici punti di interesse. In primo luogo ritorna, sia pure in veste di osservatore, la AFL-CIO, la più grande confederazione USA, che il terribile George Meany fece uscire da destra nel 1969, dopo che per un trentennio gli americani avevano fatto la parte del leone. Ora Meany se ne va, i tempi cambiano. Si riesamina la possibilità di rientrare. Alcuni sindacati europei, e quelli italiani (CISL e UIL) in particolare hanno dichiarato di volersi battere perché la CISL perda del tutto quel suo tanfo da guerra fredda e superi ogni discriminazione. E' sintomatica la vicenda degli inviti. CISL e UIL avevano chiesto che ad essere invitata fosse la Federazione unitaria italiana come tale. In sede di CISL internazionale è stata posta la condizione che della delegazione non facessero parte sindacalisti comunisti. Condizione stupidamente discriminatoria e anacronistica che non poteva, evidentemente, essere accolta, cosicché della CGIL è presente soltanto un giornalista che seguirà i lavori.

Ma l'attenzione maggiore va rivolta al fatto che qui si ritrovano gli esponenti di un sindacalismo entrato ormai in profonda crisi. Ne hanno coscienza, ma sapranno discuterne a fondo e trarre utili suggerimenti politici? I documenti preparatori pongono molta attenzione alla crisi internazionale e parlano tutti di «*nuovo ordine economico*», anche se i termini restano, per molti aspetti, generici o diplomatici. «*Il tasso attuale d'inflazione, la profondità e la gravità della disoccupazione* — scrive il documento sugli obiettivi della CISL degli anni 80 — *colpiscono duramente anche le economie e i lavoratori dei Paesi industrializzati. C'è la tendenza a tornare alle condizioni degli anni 30, a proporre soluzioni deflazionistiche e recessive. Invece, occorre trovare i mezzi per rilanciare la piena occupazione, pervenendo a una crescita stabile, bisogna incidere profondamente nell'ordine strutturale dell'economia*».

Un riconoscimento importante, che copre, però, una realtà ben diversa. I sindacati, infatti, si sono dimostrati anch'essi incapaci di uscire da una vecchia logica esortativa. Chiamati dalla crisi e dal crescere delle lotte a svolgere un ruolo nuovo, capace di interpretare e di esprimere tutta la conflittualità maturata nei sistemi capitalistici avanzati dopo l'esaurirsi del «boom» postbellico, capace quindi di prospettare e perseguire profondi mutamenti anche nelle strutture, si sono dibattuti tra la politica dei redditi o i «patti sociali» nelle varie versioni e le spinte di base, lasciate spesso in balìa di se stesse. Hanno sostenuto i governi, quando vi partecipavano le sinistre, ma intanto nella società e nell'economia sono maturate tendenze incontrollate e spesso si sono affermati processi che hanno tagliato fuori il sindacato.

Rafforzato dalla ripresa della lotta di classe nei Paesi capitalistici, alla fine degli anni 60, il sindacalismo in quasi tutti i Paesi ha assunto un ruolo sociale e anche politico non indifferente. Il crescente intervento dello Stato nell'economia, d'altra parte, ha spinto le stesse istituzioni a puntare sul sindacato come fondamentale strumento per ottenere il consenso, quella legittimazione che ormai non può più passare, data la complessità della società e delle funzioni dello Stato, solo attraverso il Parlamento o i partiti. Ciò è vero in Europa, ma anche negli Stati Uniti e persino in alcuni Paesi dell'America Latina (si pensi quanto conta il sindacato in Argentina) o dell'Asia (in Giappone).

Ciò ha anche fatto coltivare l'illusione che, attraverso una qualche mediazione neocorporativa si sarebbe potuto sollecitare il sistema a riformarsi, ad estendere la base del suo consenso, senza bruschi traumi, senza produrre al suo interno lacerazioni, limitandosi ad aggiornare, per così dire, il modello di sviluppo.

La più grande crisi del dopoguerra, con la recessione del '74-'75, ha bruscamente infranto questo sogno evoluzionista. Non solo, ma i cambiamenti avviati all'interno del capitalismo stanno mettendo in difficoltà le forze del lavoro. L'inflazione e la disoccupazione, soprattutto giovanile, sono le manifestazioni più vistose, ma dietro c'è dell'altro.

Prendiamo rapidamente in esame alcuni Paesi. Anzi, partiamo proprio dagli Stati Uniti. Lì si è avviata una riconversione profonda dell'economia che ha portato l'asse dell'industria dal nord-est al sud-ovest. Le roccaforti settentrionali sono in crisi, mentre nelle nuove fabbriche del sud il sindacato non entra, neppure *quel* sindacato. Il padronato ne ha fatto la sua bandiera, qui si produce senza scioperi. Intanto, i rapporti tra AFL-CIO e amministrazione Carter si sono logorati. E il vecchio Meany lascia dietro di sé il più basso tasso di sindacalizzazione della storia americana: non più del 25%.

Ma guardiamo all'Inghilterra. La sconfitta alla Leyland è la dimostrazione non solo della mancanza di una linea di politica industriale da parte del TUC, ma soprattutto di un logoramento profondo dei rapporti tra sindacato e lavoratori. Le Trade Unions hanno scommesso tutto sul «patto sociale» mentre, nel frattempo, dovevano correre dietro alle categorie più disparate che partivano con lotte durissime e rifiutavano di stare dentro un cappello troppo stretto.

In Italia, dove si è compreso questo doppio pericolo, si è cercata una risposta con la strategia dell'EUR, ma si è stentato a farla vivere e camminare su gambe concrete. Intanto anche da noi, da due anni, gli iscritti ai sindacati diminuiscono.

La rivolta di Longwy

In Francia, poi, i fatti di Longwy, le rivolte disperate degli operai licenziati nelle zone minerarie, mostrano tutte le difficoltà del movimento sindacale a costruire una linea che non fosse solo subalterna e difensiva. Qui giocano come ostacoli profondi le divisioni tra le due maggiori confederazioni. La profondità della crisi industriale e la portata della riconversione produttiva, esalta tutte queste contraddizioni.

Difficile anche la situazione spagnola: alta disoccupazione (8,3% delle forze di lavoro, oltre un milione di persone alla fine dello scorso anno), crisi nei settori trainanti (siderurgia, miniere, cantieristica, auto), elevato indebitamento dello Stato e massiccio deficit delle partecipazioni statali (l'INI, che assomiglia al nostro IRI) mettono alla prova i sindacati. Dall'industria è stato espulso quasi il 2% della forza lavoro. Intanto, si sta logorando l'unità d'azione tra Comisiones Obreras, UGT e USO.

Anche in Germania, nonostante una condizione economica nettamente migliore, il movimento sindacale sta attraversando un complesso travaglio. La parziale sconfitta del '76 sulla nuova legge per la cogestione (risultata alla fine molto diversa dall'originario progetto dei socialdemocratici e della DGB), la spinta di alcune categorie verso nuovi livelli di contrattazione e la dura offensiva padronale (si pensi alla serrata durante l'ultima lotta dei metallurgici), hanno incrinato la tradizionale solidità organizzativa e politico-ideologica. La DGB, insomma, comincia a chiedersi se non è il caso di essere più sindacato e meno «soggetto di equilibrio».

Esistono, dunque, tratti comuni ai quali è possibile ricondurre i complessi problemi che il movimento dei lavoratori e il sindacato debbono affrontare, dentro una crisi di fondo che ha dimensioni internazionali e non consente più aggiustamenti di corto respiro. La sensazione, anche qui, al congresso della CISL, è che ormai nessuno può continuare a restare come prima. Il problema è capire come bisogna cambiare.

Stefano Cingolani

Pesanti accuse di strumentalizzazione

Congresso dc e Fondazione Moro

ROMA — Le lotte correntizie scatenatesi nella DC in vista del congresso nazionale paiono aver investito anche la Fondazione Moro, costituita dai familiari e da amici del *leader* democristiano, con lo scopo — statutario — di approfondire e curare la ricerca sul pensiero e l'azione dello statista ucciso dalle BR. Proprio in questi giorni, significativamente, sta venendo alla luce — secondo una denuncia di alcuni membri del comitato direttivo della Fondazione molto vicini alla famiglia Moro — una manovra diretta a stravolgere le finalità dell'ente e a strumentalizzarlo nella battaglia congressuale democristiana. Al centro dell'operazione, stando alle accuse mosse da Luca Milano, giovane membro del CD, e riprese da alcuni giornali, sarebbe Sereno Freato, un industriale, a suo tempo amico di Aldo Moro, attualmente presidente della Fondazione, ma sempre più vicino ad ambienti fanfaniani.

Tra un gruppo di membri del Consiglio d'amministrazione, guidati da Freato, e il Comitato direttivo della Fondazione, assai vicino alla famiglia Moro, sembra che sia da tempo in corso una battaglia sotterranea, uscita allo scoperto in questi giorni con due fatti simultanei: l'annuncio della vendita del palazzo di via Savoia (in cui ha sede la Fondazione) e le dimissioni dalla carica di direttore dell'avv. Quaranta, stretto amico di Giovanni Moro, figlio del *leader* ucciso.

A cedere la sede della Fondazione è la società Costruzioni Generali e Immobiliari, alla quale, secondo Luca Milano, è strettamente legato Sereno Freato. Quindi, si lascia intendere, la cessione della sede rappresenterebbe una forma di pressione nei confronti del comitato direttivo, per costringerlo a lasciar libera la strada ad altre manovre. Sottoposto anche a pressioni di vario tipo, sta di fatto che l'avv. Quaranta ha abbandonato la carica di direttore. Ma proprio per impedire le strumentalizzazioni di cui Freato è sospettato; al suo posto è immediatamente subentrato Giovanni Moro: e questi, stando alle dichiarazioni dei suoi giovani collaboratori, è pronto a intraprendere anche un'azione legale per tutelare il nome e l'immagine del padre.

Uno spiraglio sulle manovre temute dagli amici di Giovanni Moro è fornito dalle notizie sulla costituzione, ad opera di Freato, di «gruppi di amici di Aldo Moro», che in Italia si appoggiano alla fazione fanfaniana dello scudo crociato, e che avrebbero anche collegamenti all'estero, con i settori più arretrati della DC venezolana e di altri Paesi dell'America Latina. Superfluo indicare quale utile ci si attenderebbe da una simile operazione nella battaglia precongressuale della DC, che si va facendo sempre più confusa e torbida.

Concluso ad Imola il convegno su Andrea Costa

IMOLA — Una tavola rotonda su «Andrea Costa nella storia del socialismo italiano» si è svolta a Imola a conclusione di tre giornate di studio durante le quali si sono alternati al tavolo dei relatori alcuni tra i più noti studiosi e storici italiani.

Alla tavola rotonda di ieri hanno partecipato Leo Valiani, Gaetano Arfè, il sindaco di Bologna Renato Zangheri, e i professori Massini, Briguglio e Barbadoro.

Traendo le conclusioni Zangheri, dopo aver definito Costa padre del socialismo italiano, ha affermato che l'uomo politico espresse la realtà e le esigenze di un movimento socialista come quello italiano che, lavorando per una rivoluzione umana e non di classe, si prefiggeva di portare i lavoratori dentro lo Stato per trasformarlo.