

## Esempi di buon governo delle giunte di sinistra: economia, servizi, democrazia

### Il primato emiliano un prodigioso sviluppo posto al servizio di tutto il Paese

Più reddito, più occupazione, più servizi (e meno costosi): un passo avanti sul resto d'Italia - Una moderna iniziativa economica, dal nord al sud, che aiuta molte altre regioni - La sfida ai problemi nuovi di questo decennio

**Dal nostro inviato**  
BOLOGNA — L'Emilia ha aperto la sfida degli anni 80. Una sfida prima di tutto con se stessa, con i problemi della sua gente. E poi con le altre regioni, con lo Stato. Forse negli ultimi tempi l'immagine dell'Istituto regionale può essersi sbiadita, dinanzi a troppi ritardi e delusioni, nella coscienza dell'opinione pubblica può essere vero in molte parti d'Italia, ma ciò non accade certamente in Emilia-Romagna. Questa regione misura i suoi passi sul ritmo della società civile. Ne stimola e ne asseconda il progresso. Lo orienta ispirandosi a una visione strategica di grande impegno: lo sviluppo al servizio della qualità della vita.

In termini di sviluppo, l'Emilia è un passo avanti al resto d'Italia. L'affermazione non deriva da accademici politici. Sono i dati a confermarlo. Il reddito regionale per abitante è del 20% superiore a quello medio italiano. Modena si appresta a scavalcare Milano al primo posto assoluto. L'incremento del reddito pro-capite è salito (nel periodo 1970-1977) del 13% in Italia, del 32% in Emilia. Concorrono a determinare questi risultati una agricoltura capace di misurarsi, in termini di produttività, con le aree agricole europee più avanzate. Accanto ad essa (e in buona misura nato dall'accumulazione e dall'imprenditorialità di origine contadina) un tessuto produttivo che consente legittimamente la definizione di « modello emiliano ».

« Una struttura industriale — la definisce Lanfranco Turci, presi-

dente della giunta regionale — caratterizzata da una accentuata « crescente diversificazione produttiva e di localizzazione e dalle economie di sistema realizzate ». Diffusa nel territorio, accentrata attorno a capoluoghi e a città minori che rifiutano il gigantismo urbano, l'industria emiliana ha raggiunto i traguardi della piena occupazione (le forze lavoro nella regione toccano il 44% della popolazione complessiva, contro il 38% della media nazionale). Ed è ora in grado di esercitare una spinta propulsiva fuori dei confini regionali.

Ormai c'è un « asse adriatico » lungo le Marche, l'Abruzzo, fino a toccare la Puglia, in cui sono presenti imprese, capitali emiliani, fabbriche sorte o incentivate da commesse emiliane. Uno studio della Confindustria regionale del 1979 registra un marcato interesse della piccola e media industria emiliana a investire nel sud. Il richiamo non proviene da incentivi di vario tipo, ma « da precise esigenze aziendali e di mercato, quali espansione delle vendite, approvvigionamento di materie prime, integrazione produttiva con altre aziende ».

Non basta. L'Emilia-Romagna contribuisce a cambiare la tradizionale geografia industriale italiana: al luogo del vecchio « triangolo », diventa uno degli assi portanti di un « quadrilatero forte » con determinate aree del Piemonte, della Lombardia, del Veneto. Mentre nell'ambito della comunità europea si assiste al declino di tradizionali aree industriali in Inghilterra, dell'Alsazia e Lorena in Francia, emergono invece in Italia aree di nuova

industrializzazione, come quella appunto della « via Adriatica ».

Non si tratta di un processo spontaneo. A partire dai « villaggi dell'artigianato » dei primi anni cinquanta, gli enti locali hanno fornito in Emilia un contributo di prim'ordine allo sviluppo. Ed oggi la regione è protagonista, come afferma Turci di « una politica dei fattori produttivi i cui punti di forza sono la politica dei servizi reali per le imprese e la politica delle aree attrezzate ». Anche qui, alcuni dati.

Il piano pluriennale della regione prevede 1558 miliardi di investimenti, di cui 670 per l'agricoltura, 215 per l'artigianato, 83 per il turismo e il commercio. Altre voci essenziali riguardano la difesa del

suolo, l'edilizia economica e popolare, i servizi sociali. Né il tradizionale primato emiliano nei servizi offerti dai comuni ai cittadini si può dire pesi in modo esorbitante, come taluni sostengono, sul bilancio dello Stato. Ne fanno fede i dati 1978 del ministero degli Interni: contro una spesa media nazionale di 360.071 lire per abitante da parte dei comuni, l'indice emiliano è di 335.030 lire.

E tuttavia, dichiara ancora Turci, « il sistema sociale ed economico dell'Emilia-Romagna non si può congelare nelle posizioni raggiunte ». La regione vuole rafforzare il suo duplice ruolo espansivo, verso il « quadrilatero forte » e verso il Mezzogiorno. E guarda senza com-

piessi di inferiorità al suo crescente inserimento europeo, punta ad uno sviluppo del « terziario industriale ». Ecco allora delinearsi i termini della « sfida emiliana ». La prima scelta è quella di non accentuare la congestione, bensì di qualificare il proprio apparato industriale nei riguardi della comunità europea. Finora le esportazioni hanno accresciuto la produttività e la competitività dell'industria locale, e quindi favorito una sua ulteriore spinta espansiva sui mercati esteri. Ma questo circolo, indubbiamente positivo, è insidiato dall'inflazione, non sarebbe favorito dalla svalutazione, avverte negativamente la mancata soluzione dei problemi strutturali dell'economia nazionale.

La sfida rivolta allo Stato, al governo, è perciò quella di definire un quadro di certezze programmatiche, di realizzare una svolta economica, di impegnarsi a fondo nella lotta all'inflazione. La qualificazione del proprio apparato produttivo, l'avvio di una sua proiezione verso la fase « post-industriale », è il contributo dell'Emilia alla svolta, al risanamento dell'economia nazionale, alla sua affermazione a livello europeo. Al proprio interno, la regione punta alla tutela e alla valorizzazione delle risorse naturali e ambientali, ad un ulteriore miglioramento della qualità della vita. Si iscrive in tale quadro il « progetto Appennino ». La montagna non è più considerata un'area assistita, bensì dotata di proprie potenzialità da scoprire e valorizzare come quella di invertire la tendenza nel settore agricolo, e di determinarsi un assorbimento di manodopera.

Nel territorio si pongono questioni di cui non da oggi si è scoperta la gravità: dalla subsidenza del suolo alla erosione delle spiagge adriatiche, dall'inquinamento al pericoloso rarefarsi di risorse essenziali come quella idraulica. I 255 miliardi della Regione per la difesa dell'ambiente e del suolo non bastano, di fronte all'assenza dello Stato, alla pluridecennale mancata attuazione dei programmi idrogeologici nazionali. L'Emilia si è dotata di un organico « piano delle acque ». Ma non è possibile, come afferma Turci « affrontare al solo livello regionale problemi quali quello della sistemazione globale del bacino del Po ». Essa comporta infatti questioni di enorme impor-

ta per tutta l'alta Italia: dall'uso plurimo delle acque alle possibilità di sfruttamento per produzione di energia, dalla navigabilità alla difesa, all'irrigazione.

Ecco un grande tema nazionale sul quale l'Emilia chiama a misurarsi le altre regioni del bacino piano, il Veneto, la Lombardia, il Piemonte. Insieme esse possono definire una strategia per la salvaguardia e l'utilizzazione di una risorsa essenziale, non solo ai fini di un riequilibrio dello sviluppo delle regioni del nord, ma per la creazione di risorse reali a favore del Mezzogiorno.

E' la strada, questa, per uscire dalle semplici dichiarazioni intorno alla « qualità della vita ». In Emilia ciò significa combattere i processi di disgregazione presenti nelle aree urbane, difendere la struttura policentrica del territorio regionale, dotarlo sempre più di infrastrutture e servizi, porsi seriamente il problema dell'energia, di una politica del risparmio energetico. Anche qui si possono citare esperienze d'avanguardia. La regione Emilia ha già firmato convenzioni, con la Mediaset a Ferrara, con l'ANIC a Ravenna, con l'ENEL a Piacenza, per utilizzare i grandi impianti di raffinazione e le centrali termiche ai fini del teletrasmissione delle città. Appare perciò pienamente legittima questa conclusione di Turci: « La sinistra ha guida dell'Emilia-Romagna ha saputo non soltanto garantire stabilità, ma anche configurarsi come un croceverde credibile e solido punto di riferimento per tutte le organizzazioni della società ».

Mario Passi

**Dal nostro inviato**  
FIRENZE — Pomeriggio di un giorno qualunque di questa incerta primavera. In Palazzo Vecchio — restituito agli antichi splendori di casa Medici, assediato da migliaia di turisti e visitatori — il consiglio comunale discute sul bilancio '80 dell'amministrazione di sinistra. Dice, dai banchi comunisti, Cesare Luporini: « Il risveglio delle istituzioni e del tono culturale della città non è un fatto meteorologico, ma il frutto di una capacità di governo rinnovata... ».

Luporini parla di cultura, ma il discorso ovviamente è assai più generale. Non è davvero un fatto meteorologico il fervore delle iniziative, la nuova vitalità, l'impegnativa fisionomia cosmopolita che Firenze si è riconquistata nel breve arco di un quinquennio. E non dipende da improbabili congiunzioni astrali la stabilità inedita di una giunta e di una maggioranza che si avviano in questi giorni a concludere la loro prima legislatura.

Un periodo intenso e ordinato di lavoro per la città, dopo vent'anni di incredibile caos. Chiediamo ai fiorentini che cosa era Firenze e come si amministrava prima del 15 giugno del '75. Per un « governo » degno di questo nome bisogna ritornare indietro al primo sindaco dopoguerra, il comunista Miro Fabiani. Poi alla esperienza — particolare e irripetibile — rappresentata da Giorgio La Pira. Ma dal 1966 al 1975 un gran « buco nero »: tra centro e centrosinistra, tra monocolori e patracchi, dieci crisi; quattro commissari prefettizi; oltre sei an-

ni di gestione commissariale. E sindaco alla ribalta come meteore: nove mesi Bargellini, Lagorio cinque mesi, Zoli quarantasette giorni!

Sembrano lontani quegli avvenimenti. La maggioranza di sinistra — portata alla guida della città dallo straordinario successo elettorale del 15 giugno — si è ancora rafforzata in questi anni e porta ora in discussione un bilancio denso di realizzazioni e impegni avviati. Ma non si governa senza crisi e lacerazioni una realtà come Firenze, se il rapporto con la città non è saldo, se non è vigile e costante il contatto con la gente e i suoi problemi.

Il capitolo della partecipazione si legge solo in trasparenza attraverso le cifre e i dati dei documenti di bilancio. Non c'è dubbio però che proprio questo è uno degli aspetti originali dell'esperienza fiorentina. Intanto: il capoluogo toscano è la prima grande città in Italia ad aver costituito i consigli di quartiere e di circoscrizione — con voto diretto dei cittadini —. Qui, nel novembre del '76 si recò alle urne l'84% degli elettori (una percentuale altissima) e furono scelti su liste di partito oltre 300 consiglieri. La città divisa in quattordici quartieri: ogni quartiere nomina il proprio presidente e le commissioni di lavoro. E si eliminano dai problemi più elementari, ma vitali: come trovare sedi adeguate, come garantire l'informazione e poi la partecipazione dei cittadini, in che modo lavorare e fianco degli uffici dell'amministrazione comunale.

### FIRENZE Autogoverno partecipazione non sono solo parole

Il capoluogo toscano è stato la prima grande città a eleggere a voto diretto i Consigli di quartiere - Importanti funzioni trasferite dal Comune

La presenza e l'attività dei quartieri ha contato in questi tre anni nel lavoro della maggioranza di sinistra. Ha modificato — anche se in modo ancora insoddisfacente — la stessa « macchina » amministrativa. Intanto il decentramento: uffici e personale del Comune trasferiti nelle circoscrizioni. Poi un puntiglioso lavoro di verifica e di giudizio sulle scelte della giunta. Infine, la proposta: individuazione di problemi ed esigenze della zona e della città. « Gli atti fondamentali dell'amministrazione — conferma il sindaco Gabbugioni — sono tutti passati al vaglio



FIRENZE — L'assemblea di insediamento di un consiglio di quartiere, uno dei 14 in cui è suddivisa la città

dei quartieri. Il piano degli insediamenti produttivi, le decisioni per i servizi sociali, le iniziative culturali, le proposte per il traffico e la viabilità... Il salto di qualità è avvenuto quest'anno, con le « deleghe » che il Comune ha trasferito ai quartieri per alcune materie (urbanistica, viabilità, verde pubblico, biblioteche, iniziative culturali e educative). Quasi tre miliardi di finanziamenti, e per la prima volta una parte del bilancio complessivo del Comune è gestita direttamente dalle circoscrizioni.

Ma decentramento è già partecipazione? E alle as-

semblee di quartiere, quando la gente interviene? E i giovani: sono interessati? La risposta — da Galluzzo a Gavinana, da Novoli alle Cure — è identica: ci sono stati e ci sono momenti alti nell'attività dei quartieri, quando all'ordine del giorno si pongono problemi di interesse generale e impegnati per la città. Assemblee affollate e sale piene lungo tutto il corso della tratteggiata vicenda degli sfratti. E quando si doveva decidere sulla « zona blu » nel centro cittadino, quando si trattava di organizzare l'attività dei ragazzi dei quartieri. La casa, Paqua (che

non è più un problema, grazie all'intervento risolutivo di questa giunta), il traffico. Partecipazione anche politica. Il compagno Michele Ventura, segretario della Federazione comunista, ricorda il periodo durissimo del sequestro e della prigione di Moro. « La gente — dice — si ritrovava spontaneamente nella sede del quartiere per tenere assemblee, per discutere. Giorno dopo giorno, una continua presenza... ».

La partecipazione non si esaurisce nel quartiere. C'è un compito più generale — di rapporti, di collegamento — che spetta al Co-

mune. A Palazzo Vecchio comunisti e socialisti hanno cominciato a tessere di nuovo quella trama di fiducia con la città che anni di malgoverno sembravano aver irrimediabilmente lacerato. I contatti con la gente, con le istituzioni, con le categorie diverse dei lavoratori. Un esempio: in 15 anni erano « fugite » da Firenze 320 piccole aziende industriali e artigianali. Migliaia di operatori economici scoraggiati e alla fine espulsi. Il Comune di sinistra con una variante del piano regolatore ha ora messo a disposizione un'area di dieci ettari per insedia-

menti produttivi e artigianali. Si offre fiducia, con atti concreti.

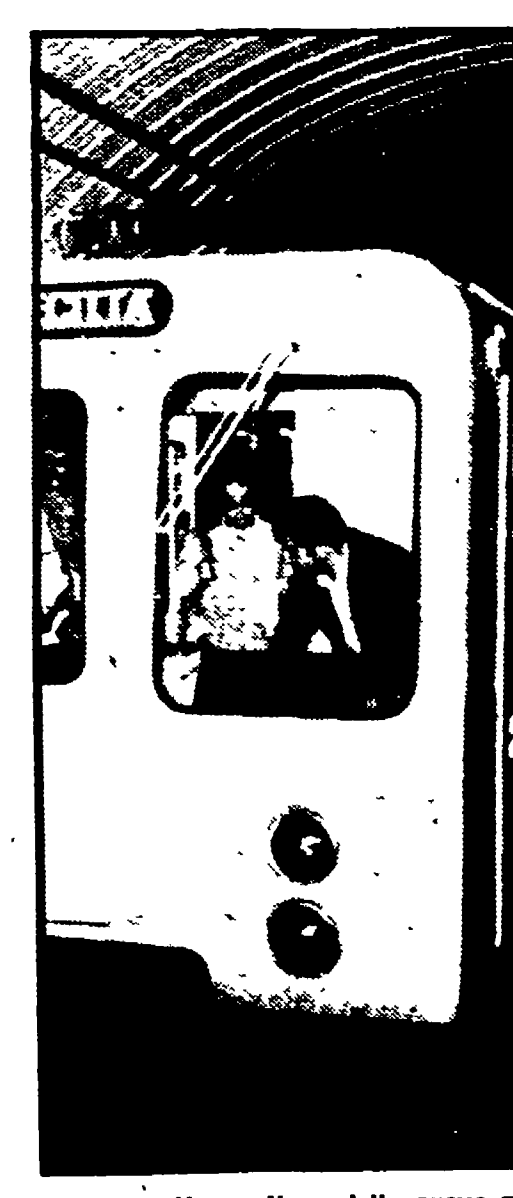
Ma non solo di realizzazioni — di strutture — si tratta. Bisogna trovare sedi e occasioni per parlare con tutti. Palazzo Vecchio ha riacquisito il suo ruolo, la sua indispensabile centralità: una lunga serie di convegni organizzati sui temi più diversi; la ripresa dei rapporti con le istituzioni culturali — Università in testa — e con chi in esse lavora; un dialogo del tutto nuovo con i Comuni vicini e con la Regione.

Tanto è stato fatto, e non basta ancora a dire

partecipazione. La gente vuole di più. Ecco — ad esempio — una indicazione della iniziativa prelettorale del PCI a Firenze. I trentamila questionari compilati e ritornati alle sezioni comuniste contengono un ampio, diffuso, riconoscimento dell'attività dell'amministrazione comunale. E tuttavia alla domanda: « E' soddisfacente il rapporto con i cittadini? », a migliaia rispondono: « Non è sufficiente... bisogna fare di più... vogliamo essere più informati... ». E allora — dice il compagno Ventura — proprio qui bisogna intervenire. Aprire una consultazione generale con le forze sociali, semplificare la « macchina » amministrativa, chiedere e sollecitare sempre pareri e giudizi, inventare nuove sedi di confronto.

Dieci anni fa una simile prospettiva non era neanche immaginabile. Nelle ultime fasi del centrosinistra fiorentino appariva addirittura consumata e irreversibile la frattura tra la città e la sua amministrazione. La « politica » per la DC si riduceva a puro esercizio di mediazione tra i vari gruppi di pressione e potere. « Cosa » « che? » « Superate? Latitante nei consigli di quartiere, arroccata in Palazzo Vecchio, la Democrazia Cristiana ha confermato — in questi anni e anno dopo anno — la propria vocazione all'immobilità. Stabilità di proposte e cronica allergia alle scelte: dal governo o dall'opposizione, questa DC non sa parlare a Firenze e alla sua gente.

Flavio Fusi



ROMA — Una vettura della nuova metropolitana, linea A, che collega il sud al nord della città

### ROMA E il metrò trasportò un carico di fiducia

La gente era scettica, pensava al 2000. Invece è partito il 16 febbraio e i romani hanno capito che il buon governo è possibile

ROMA — Nel 1976 era solo una galleria. I lavori duravano da un ventennio, ma che nel giro di pochi anni si sarebbe arrivati all'apertura del nuovo metrò a Roma non ci credeva nessuno. « Finirà nel 2000, quando non servirà più a niente », diceva la gente. E tutti impreccavano contro i mille fastidi imposti alla vita di interi quartieri dal continuo divenire di misteriose attività sotterranee che non approdavano a nulla. I tunnel, la « talpa », i muri di lamiera che avevano chiuso alcune delle vie e delle piazze più amate e più frequentate, erano diventati, a loro modo, un simbolo di questa capitale (e nei cantieri del metrò Fellini scelse di girare molte scene del suo « Roma »).

La metropolitana che non c'era ancora era già famosa, leggenda, favola dalla morale triste, materia di sarcastico senso comune su « come vanno le cose a Roma... ».

Il 16 febbraio quel senso comune è stato rovesciato. E questo conta quanto — e forse più — la somma dei benefici materiali che dall'apertura della nuova metropolitana la città ha ricavato. I trenini che viaggiano sotto Roma efficienti, puntuali, sono una continua, confortante conferma di una come e quanto Roma può cambiare. Se chi governa governa bene.

Che anche l'apertura del metrò sia una conseguenza del buon governo delle amministrazioni di sinistra è una considerazione che emerge dai fatti. Senza l'impegno e la capacità degli amministratori (al

Comune, alla Regione, alla guida dell'Acotral, l'azienda di gestione), la vicenda della linea « A » sarebbe stata assai più « farsa » non si sarebbe conclusa mai, come qualcuno a mezza bocca cominciava già a mormorare negli ultimi tempi dell'era dc in Campidoglio, di fronte a difficoltà che a « loro » sembravano insormontabili. Invece è stato possibile: bastava « crederci », bastava volerlo. Bastava, soprattutto, considerare il metrò una scelta prioritaria. I fondi (9 miliardi in 9 anni) per il preesercizio della linea « A » sono stati tra gli investimenti più importanti della giunta di sinistra alla Regione: un controllo continuo e rigoroso sull'avanzamento dei lavori in modo impressionante in un governo perché facesse la sua parte furono gli impegni immediatamente assunti, e poi rispettati, dalla giunta di sinistra in Campidoglio.

Il valore di queste scelte — per chi cerca riscontri — sta tutto, d'altra parte, nel bilancio che si può trarre dal funzionamento del metrò in questi primi due mesi di esercizio. In media, oltre 350 mila romani ogni giorno si servono dei trenini sotterranei; il traffico si è alleggerito in modo impressionante in alcune delle parti più « calde ». Quartieri come il Tuscolano, l'Appio, Prati hanno riacquisito una dimensione umana. La « liberazione » di un cospicuo numero di autobus, con la abolizione delle linee parallele al nuovo metrò, permette all'Atac di ristrutturare la propria rete, arrivando a servire zone della periferia

e borgate in cui il servizio pubblico era pressoché sconosciuto. Un fatto di civiltà, che sta modificando nel profondo le abitudini e la cultura della gente. Per centinaia di migliaia di romani, fino a due mesi fa il centro storico era una meta irraggiungibile (secondo un'indagine del Censis, il 43 per cento non ci andava mai), ora dalle zone servite dal metrò ci si arriva in una manciata di minuti. Villa Borghese, tristemente decaduta (circondata com'è dalle zone più « terziarizzate » di Roma) è « lontana » ora solo 13 minuti dai quartieri più intensivi del quadrante sud-est. I musei, i cinema, i teatri... tutto è diventato più vicino. Ed entro l'anno inizieranno i lavori per un altro tronco della metropolitana che congiungerà l'EUR e Termini (già collegati tra loro dalla vecchia linea « B ») all'immensa periferia orientale.

La metropolitana, dunque. Ma non c'è solo quella. Uno sforzo (che pochi forse conoscono perché, a differenza del metrò a Roma, fa « poco notizia ») è stato compiuto per i trasporti pubblici nella regione. Non tutto è stato risolto; ci sono zone servite male, disservizi, insufficienze. Il Lazio è una regione « difficile » da governare, « sbarrata » dal peso della megalopoli: i fenomeni di pendolarismo hanno proporzioni impressionanti e le reti delle strutture viarie e ferroviarie convergono tutta su Roma.

Eppure è un'impresa alla quale l'amministrazione di sinistra ha posto mano con risultati molto appres-

zabili. Quando i trasporti del Lazio sono stati pubblicizzati (con la creazione dell'azienda regionale Acotral, nel 1976), la situazione era questa: una miriade di ditte private si contendevano il « mercato » con la più smaccata logica del profitto. Corse di pullman inventate per rubare clienti in concorrenza, intere zone (oltre 50 comuni, per lo più montani) lasciati senza bus perché « non conveniva » ai padroncini farci arrivare i mezzi. C'era gente, nei paesini del Cicolano o della valle di Comino, che non era mai stata a Roma perché non aveva la macchina. A fronte di tutto questo una azienda di proprietà comunale, la Stefer, antiquata, disorganizzata, malgestita, vero e proprio « carrozzone » che era diventata sinonimo di inefficienza.

Oggi tutti e 375 i comuni del Lazio sono serviti dai mezzi pubblici: il parco-bus è stato rinnovato al completo, eliminando le vecchie e pericolose « carrette » che l'Acotral aveva ricevuto in eredità dai privati; si sta cercando di ammodernare le linee ferroviarie in concessione (che il governo invece vorrebbe abolire perché « improduttive »). E soprattutto si sta dando corpo a un piano regionale dei trasporti (la sua redazione fu uno dei primi atti della giunta di sinistra) che razionalizza la rete dei servizi, con un sistema integrato gomma-rotai che per ogni livello tecnico viene studiato anche all'estero.

Paolo Soldini