

Natta: il lavoro prima di tutto

del dissesto, ma fa casualmente cadere la scure sulla scuola, sulla salute, sui servizi, sui redditi dei più deboli. Il risultato rischia di essere quello tradizionale: chi meno ha, più paga.

Natta ricorda la battaglia dei parlamentari comunisti al Senato, alcuni risultati significativi ottenuti come il superamento del criterio delle fasce sociali e quanto ancora c'è da fare a partire dalla riforma fiscale, perché — dice Natta — «una politica di equità è indispensabile anche per il corretto funzionamento dello Stato sociale».

Il segretario del Pci su questo punto affronta il tema della crisi del pentapartito e del suo superamento. «Ci troviamo oggi di fronte — dice Natta — ad un governo — costituito dopo una morte non apparente. Non c'è accordo su questioni fondamentali di politica internazionale e di difesa dell'indipendenza del Paese. Non c'è accordo sul modo di far fronte alla crisi dello Stato sociale. Non c'è intesa su problemi sostanziali che riguardano l'amministrazione della giustizia, l'indipendenza della magistratura». «Da troppi anni — prosegue Natta — i governi sono imperniati sempre sullo stesso partito. Sono stati certo segni di novità la presidenza laica e quella socialista — ma non sono stati e non sono sufficienti. I prezzi pagati dal Psi per mantenere queste leve di potere si sono dimostrati pesanti per il Paese e per la stessa maggioranza del Psi ed ora non paiono ancora sufficienti alla Dc. Neppure i grandi regali offerti in città e in campagna, una lunga tradizione di sinistri dove comunisti e socialisti avevano governato con tanto profitto sono valsi ad impedire la nuova offensiva de-

mostriana.

«Si affaccia sempre più frequente — dice Natta — l'interrogativo: che cosa viene dopo il pentapartito? Quel "dopo" si costruisce oggi». Ai comunisti, sostiene il segretario del Pci, spetta un compito politico importante: dare compimento alla democrazia italiana, creare le condizioni di una alternativa. Ma c'è anche un'urgenza, un "qui e ora" a cui rispondere, qui si colloca la proposta del Pci per un governo di programma. «Parliamo di governo di programma — dice Alessandro Natta — perché è finalmente doveroso partire dalla concretezza delle cose da fare, delle proposte, dei programmi per dare una guida al Paese. Perché è assolutamente necessario cominciare finalmente a spezzare il metodo secondo il quale si determina prima lo schieramento e poi si cerca di vedere se si riesce a mettere d'accordo su qualche cosa».

E' fine l'appuntamento più importante per i comunisti, il congresso. «Le novità — dice Natta — sono grandi. Vogliamo un partito sempre più capace di assolvere il proprio ruolo storico, un partito che ha salde radici nei grandi ideali socialisti ancora più attuali quando le grandi conquiste della scienza e della tecnica aprono la possibilità di spezzare arretratezze, miserie, sofferenze e di soddisfare il bisogno di una organizzazione giusta della società. «Ma in Italia — dice Natta concludendo — è ancora impedito l'accesso al governo per l'insieme del movimento che è portatore di queste grandi idee e valori. Ecco il grande compito storico a cui siamo chiamati. Un nuovo grande passo deve essere compiuto con questo congresso».

Bianca Mazzoni

Centomila a Milano

serva il serpente. Sembra che ormai abbia fatto il caldo. Ma tutte le volte è la conferma di una stagione decisamente nuova. Non più di due giorni fa gli studenti '85 avevano percorso quasi da cima a fondo il centro storico, erano trenta-quarantamila. Adesso i comunisti. Di nuovo in campo questa volta per dire «in presa diretta» e in prima persona che si può fare il necessario per garantire al Paese lavoro, giustizia, sviluppo.

Sono arrivati un po' da tutta Italia. In treno, come i compagni della Liguria e della Toscana. In pulman: cinque-seicento pieni zeppi dalle regioni del nord. E in automobile, con lunghe carovane in attesa ai caselli dell'autostrada. Tante facce diverse, pezzi di culture, economie, esigenze talvolta molto difficili da comporre, specchio fedele di un partito (e di un paese) che con una grande manifestazione come questa non si arrocca sul castello dei «no», si rivolge alle tute blu dell'Italider e Porto Marghera come ai colletti bianchi del terziario avanzato milanese, alle donne cassintegrate del cotonificio Olcese di Pordenone, (da tre anni a presidiare la loro fabbrica chiusa dalla Snia), ai giovani disoccupati di Torino, agli operai dei «santuari» industriali del Mezzogiorno, agli studenti.

Partono per prime le donne. E questo è il tratto dominante del lungo corteo che si snoda lentamente dai Bastioni di Porta Venezia. Ogni tanto si fermano, ridentocchiano, concordano la parola d'ordine, poi scattano avanti. «Lavorare tutte», è scritto nello striscione che apre il corteo. E presentano il loro repertorio targato «Quelli della Notte» al canto di: «...con i ticket ci strozzi con la scuola ci ammazzi, ma il lavoro no». E ancora: «Craxi, ci tradisci così, Craxi ti fa dir sempre sì. Ma le donne, ma le donne no». Le compagne di Genova (arrivano da Bolzaneto, Rivarolo, Val Polcevera) sorridono e ritmano: «Le donne a casa non ritorneranno, lavoro, servizi e sesso tutto l'anno».

E poi via via tutti gli altri. Ci sono quelli di Sesto, le facce delle Breda, i cassintegrati del-

la Magneti Marelli, colpiti duramente giusto un anno fa dalla Fiat che qui a Milano giocò la carta dei licenziamenti di massa, gli operai della Falck oggi sul filo del rasoio della grande crisi siderurgica che continua a tirare ora in alto ora in basso una coperta stretta e piena di buchi. Chissà che cosa pensano dei «falchetti» i loro colleghi liguri di Campi, fabbrica che Falck avrebbe voluto smembrare acquisendo il controllo del ghiotto mercato delle lamiere? Dice Ettore Repetto, quarant'anni in siderurgia, pensionato da un anno, dialetto strettissimo, da poco in pensione ma ancora in mezzo alle vicende sindacali dello stabilimento: «Noi non vogliamo la guerra tra poveri. Dobbiamo fare di tutto per sederci attorno a un tavolo, tutti insieme. Non c'è una classe operaia contro l'altra».

Le storie del corteo parlano tutte la stessa lingua, con la debita diversità di accenti. Chiuso Milano, ospite di turno. E dopo le donne sfilano i pensionati. Loro, la storia delle fasce di povertà non la digeriscono proprio. Sono sempre di più, Milano invecchia velocemente e l'ultrasessantenne è sempre più solo. Mondadori, Italtel, Rizzoli, gli assicuratori, la Fgci che ha perso il grosso perché molti si sono dispersi nel corteo e non li ritrovi più. Ultimi quelli dell'Alfa Romeo.

In piazza del Duomo comincia il comizio e il serpente è ancora in San Babila. Sul palco, oltre a dirigenti nazionali del Pci, anche esponenti sindacali. Tra questi Antonio Pizzinato, segretario federale della Cgil. Parla brevemente sul movimento dell'85. Attilio Asperti, segretario della Fgci milanese. Poi Luigi Corbani, segretario della federazione del Pci. Dice Corbani: «Non è senza significato che questa manifestazione si svolga proprio qui a Milano centro produttivo e di innovazione da sempre». E oggi una delle aree nelle quali si sperimentano i modelli del futuro e dove le forze della sinistra e del progresso giocano una partita decisiva. Corbani cita lo storico Braudel: «Milano città europea per definizione».

Davanti a palazzo Reale un gruppetto di turisti giapponesi guarda il palco. Sorridono. Un ragazzo, sciarpa gialla e giubbotto di cuoio, sfodera il suo inglese non proprio perfetto e spiega qualcosa sul Pci.

A. Pollio Salimbeni

pubblici; la carenza dei mezzi finanziari per cui, per l'86, sono stanziati per il trasporto urbano 700 miliardi su un bilancio dello Stato di circa 300 mila miliardi; e, naturalmente, anche tanti ritardi politici e culturali, e anche della sinistra.

E così, naturalmente, i guasti di una «filosofia» che per decenni ha dominato tutto il mondo industriale avanzato dell'Occidente, sono aggravati a dismisura nel nostro paese. Nelle maggiori capitali europee e americane la velocità dello spostamento nell'area urbana è, mediamente, di 20/25 kmh (cioè chilometri all'ora); a Roma è di 15 kmh ma per i mezzi pubblici tocca anche 17 kmh; a Napoli si raggiungono i 3 kmh. Il vero problema è che in nessun paese del mondo il trasporto di massa avviene con mezzo privato, come invece accade di fatto in Italia.

Il 14 dicembre dell'anno scorso, uno sciopero dei mezzi pubblici in tutta Italia provocò il famoso «venerdì nero» che fu particolarmente drammatico a Roma. Di colui i romanisti alle prese con problemi «più grandi di loro» e via elencando. Lo stesso cosa fu particolarmente drammatico a Roma. Di colui i romanisti alle prese con problemi «più grandi di loro» e via elencando. Lo stesso cosa fu particolarmente drammatico a Roma. Di colui i romanisti alle prese con problemi «più grandi di loro» e via elencando.

sveglio di una serla e non emotiva attenzione al problema del traffico urbano: attenzione politica e attenzione culturale. Ma successo altro. Sul giornale fiorono furibonde campagne di intellettuali che si lanciarono in invettive accese contro i pubblici amministratori della città. Il sussulto ci fu, ma caratterizzato purtroppo da una incredibile ignoranza, approssimazione e, infine, ingenuità. Giorgio Bocca invocava come toccasana le «multe severe» di Manhattan; Miriam Mafai, candidamente, si arrabbiava perché non poteva portare a passeggio il nipotino su viali di grande scorrimento come il Marconi o il Trastevere; Enrico Filippini raccontava la tragedia di un suo percorso dal centro a via Nomentana e quella di vivere in piazza del Pantheon, sollecitando con energia misure da Pol Pot; Luca Goldoni ridicolizzava i romanisti alle prese con problemi «più grandi di loro» e via elencando. Lo stesso cosa fu particolarmente drammatico a Roma. Di colui i romanisti alle prese con problemi «più grandi di loro» e via elencando.

Più liberi? Sì ma a 5 km l'ora

conclata attenzione ai problemi del traffico urbano occorrerebbe riflettere. In sostanza il ragionamento del fior fiore della intellettualità pubblicistica italiana, che emergeva da tanti dotti interventi, era questo: «Io non vivo più. Io ho diritto a muovermi come voglio. Non so che cosa, ma fate qualcosa. Se non lo fate perché siete incapaci (amministratori, politici, urbanisti) o siete stupidi (popolo di scimmie abbagnato dall'automobile)». Francamente, troppo facile per degli intellettuali che vogliono esercitare un qualche efficace ruolo di mediazione fra società civile e Stato. E quella fu un'occasione tutta persa di avere qualche contributo praticabile di esperienze e anche di immaginazione.

La verità è che il problema del traffico urbano è di quelli terribilmente complessi, pieni di implicazioni e connessioni e non si risolve (gli ingegneri del traffico, gli urbanisti, molti amministratori

rivelano ben altra saggezza, lungimiranza e sensibilità democratica, va detto) a colpi di totalitari «kase», di divieti, di condanne.

C'è un dato di fatto: la mobilità delle persone è un diritto inalienabile e l'autorità pubblica, in un paese a regime di democrazia, deve facilitarla, non limitarla. C'è un altro dato di fatto: la mobilità è un fattore sociale positivo, accresce la produttività complessiva del sistema e naturalmente è in aumento in tutto il mondo, di pari passo, la richiesta di maggiore libertà e in misura direttamente proporzionale al progresso sociale e culturale. C'è infine un terzo dato di fatto: la scoperta di libertà e comodità dell'auto privata è come la mela nel Paradiso terrestre, cioè una volta assaggiata non si lascia più.

La verità è che il problema del traffico urbano è di quelli terribilmente complessi, pieni di implicazioni e connessioni e non si risolve (gli ingegneri del traffico, gli urbanisti, molti amministratori

Salutiamo con soddisfazione i progressi tecnici e scientifici, qualcuno (pensiamo proprio a molti degli intellettuali insofferenti del traffico) teorizza la crescita senza fine del modello capitalistico, «incontestabile» Levantano dello sviluppo. Non tutti però sono pronti a accogliere con lo stesso entusiasmo i difficilissimi e nuovi problemi — e i costi globali — che la crescita e lo sviluppo pongono alle società moderne.

Non basta guardare all'estero come fa la contadina sognante che scruta di là della cerchia dei monti. A Roma le ore «di punta» del traffico sono oggi otto, a Milano sono dieci, ma a Boston — città terziarizzata — sono 18 al giorno. Cancellare le auto, i mezzi pubblici? Scongiurare quel famoso «posso fermarmi, posso fumare in pace», «posso arrivare davanti al negozio», «posso sentire la radio», «glia che sono qui vado a salutare Marisa», «tutto sommato prosegui e vado subito a Firenze» e via esponendo impulsi psicologici dell'automobilista, segreti ma gratificanti? E quasi impossibile riuscirci, comunque non basta e spesso non serve. Soluzioni per migliorare questo sistema si possono trovare e le vedremo — ma richiedo-

no impegno, tempi lunghi, alti finanziamenti e infine anche — e non è improbabile, alla lunga — una inversione di tendenza, un mutamento di mentalità. Già per un giovane oggi l'auto privata comincia a non essere più sempre lo «status symbol» che era una o due generazioni fa. Sono fenomeni che però richiedono tempo e nel frattempo — appunto — occorre trovare rimedi, soluzioni più razionali che possono essere messe in opera. Certo la «ortopedia urbana» — come è stata chiamata — modificherà qualcosa del paesaggio e delle abitudini: le città con grandi parcheggi, strade ferrate a vari livelli, scale mobili, percorsi veloci, sfilos, assomiglieranno sempre più a aeroporti, con poche isole recintate per monumenti. Sarà inevitabile. Non lamentiamoci quando avverrà anche a Roma o a Milano. Ci stanno lavorando.

Quello che è impossibile è il miracolo che pure tutti sembrano — con quella religiosità antica e persistente, magica, che percorre sottilmente le nostre società avanzate — aspettare dal cielo. Ha scritto John Nalbit (consulente socioeconomico, editore della rivista «Trend Report», uno studioso americano che si occupa

dei fenomeni della società di massa) nel bel libro «Megatrends» edito in Italia nell'aprile 1984 dalla Sperling e Kupfer: «Quando cadiamo nella trappola di credere o, più precisamente, di sperare che la tecnologia risolverà tutti i nostri problemi, stiamo in effetti abdicando all'alta sensibilità della responsabilità personale. Il punto può essere chiarito dalle nostre fantasie tecnologiche. Stiamo aspettando la nuova pillola magica che ci consentirà di mangiare tutto il cibo ingrassante che vogliamo, senza aumentare di peso; di bruciare tutta la benzina che vogliamo, senza inquinare l'aria; di vivere smodatamente come preferiamo, senza ammalarci di cancro o di cuore. Nelle nostre menti almeno ci piace credere che la tecnologia sia qualcosa che può liberarci dalla disciplina e dalla responsabilità individuale. Ma non lo fa e non lo farà mai. Come la pillola-mangiattutto, come la benzina profumata, la «spider» di «Automat» — eroe del telefilm — che sparisce e ricompare senza bisogno di parcheggio, non esiste».

Dobbiamo diventare adulti e cominciare a saperlo.

Ugo Baduel



PANDORO ASTUCCIATO COOP gr 900 L. 5.490 L. 6.100 al kg	CIOCOLATINI ASSORTITI COUNTRY confezione gr 247 L. 7.500 L. 30.364 al kg	GRAN SPUMANTE LA VALLE lt 0.750 L. 820	BRANDY STRAVECCHIO BRANCA lt 0.700 L. 6.750 L. 9.643 al lt
PANETTONI ASTUCCIATO COOP gr 950 L. 5.490 L. 5.779 al kg	ASTI CINZANO lt 0.750 L. 4.250	CHIANTI CLASSICO DOC COLLI D'ORO DOPPIA BORDOLESE lt 1.5 L. 2.850	CAFFE LAVAZZA QUALITÀ ORO sacchetto gr 250 L. 3.450
PANETTONI MOTTA DOLCE TARTUFATO gr 940 L. 9.250 L. 9.840 al kg	PROSECCO CARPENE MALVOLI lt 0.750 L. 4.300	CORVO BIANCO SALAPARUTA lt 0.750 L. 2.690	CAFFE COOP PRESTIGIO sacchetto gr 500 L. 5.780
PANDORO BALILI CREMA CHARLOTTE ASTUCCIATO gr 900 L. 9.500 L. 10.555 al kg	SPUMANTE MAXIMILIAN I lt 0.750 L. 5.150	WHISKY JOHNNY WALKER RED lt 0.700 L. 7.500 L. 10.715 al lt	ANTIPASTO COOP gr 530 L. 3.700 L. 6.981 al kg
MAIONESE CALVÉ VASO VETRO gr 250 L. 1.390	OLIO EXTRA VERGINE DI OLIVA CARAPELLI bottiglia lt 1 L. 4.580	FARAONA NOVELLA L. 3.980 al kg	SALMONE AFFUMICATO gr 100 L. 5.950



TACCHINA BUSTO / INTERNA / META' al kg L. 3.960	ANANAS FRESCO COSTA AVORIO al kg L. 1.590	PROSCIUTTO PARMA 15 MESI al kg L. 21.000	EMMENTHAL SVIZZERO al kg L. 8.400
SUINO MAGRO POLPA SCELTA A TRANCI al kg L. 7.950	KIWI HAYWARD NUOVA ZELANDA al kg L. 5.980	SPECK STAGIONATO INTERO al kg L. 15.500	BURRO COOP PANETTO gr 250 L. 1.350
VITELLONE PRIMA QUALITÀ POLPA SCELTA A TRANCI al kg L. 12.300	ARANCIO TAROCCO 108 LENTINI FRANCOFORTE al kg L. 1.260	FARMIGIANO REGGIANO PRODUZIONE 84 al kg L. 14.900	LOVA 55/60 CONFEZIONE x 10 L. 135 l'uno L. 1.350
NOCI SORRENTO CONFEZIONE gr 500 L. 2.050	ZAMPONE PRECOTTO SCATOLA circa 1 kg L. 8.950	PANNA COOP ml 190 L. 750 L. 3.947 al lt	

IN TUTTI I SUPERMERCATI COOP FINO AL 31 DICEMBRE



NATIALE



LA COOP SEI TU. CHI PUO' DARTI DI PIU'!

Direttore EMANUELE MACALUSO
Condirettore ROMANO LEDDA
Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella
Editrice S.p.A. «l'Unità»
Iscrizione al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma
Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Roma n. 4555
DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE: 20100 Milano, viale Fubio Testi, 75 - Tel. 6440 00185 Roma, via dei Taurini, 19 Tel. centralino 4950351-2-3-4-5 4951251-2-3-4-5
Tipografia N.I.G. S.p.A. Diraz. e uffici: Via dei Taurini, 19 Stabilimento: Via dei Pelicci, 8 00185 - Roma - Tel. 06/493143

LOTTO
DEL 14 DICEMBRE 1985
Bari 37 77 6 39 7 X
Cagliari 61 88 62 67 73 X
Firenze 61 24 48 67 79 X
Genova 73 70 2 7 13 X
Milano 77 70 72 38 X
Napoli 12 76 39 67 60 X
Palermo 44 41 47 59 48 X
Roma 68 79 80 49 66 X
Torino 87 15 22 84 20 X
Venezia 89 7 39 1 73 X
Napoli II Roma II X
LE QUOTE:
al punti 12 L. 19.888.000
al punti 11 L. 856.000
al punti 10 L. 67.000