Milano e Napoli in ginocchio, un po' meglio a Roma

Ad un passo dal black out

Lo sciopero di autobus, tram e metrò ha semiparalizzato le grandi città

Nel capoluogo lombardo fermi perfino i vigili in motocicletta - Nella capitale molte assenze nei ministeri e negli altri luoghi di lavoro - Scambio di accuse tra sindacati e aziende di trasporto - Forse altre agitazioni

ROMA — Ad un passo dal black out. Lo sciopero di Cgil, Cisl e Uil che ieri ha bloccato (altissime le adesioni ovunque) per tutto il giorno bus, metrò e tram in tutta Italia ha portato molte città, soprattutto le più grandi, sull'orlo dell'ennesima catastrofe da traffico. A conti fatti, però, è andata meno peggio di quello che si poteva prevedere alla vigilia anche se per molti centri è stata davvero dura. Milano e Napoli, soprattutto, hanno subito contraccolpi pesanti. Con molto affanno, molti disagi Roma se l'è cavata meglio. Nel senso che non c'è stato l'ingorgo totale, la riedizione, tanto per intendersi, del venerdì 14 dicembre di due anni fa, quando le strade divennero un unico, immobile corteo di latta.

Questa volta ci sono stati intasamenti, soprattutto nelle ore cruciali dalle 7,30 alle 9 della mattina e nelle ore del rientro serale. Ma niente a che vedere con la data fatidica del traffico romano. Il prezzo complessivamente pagato dall'organizzazione cittadina è, comunque, molto alto. Un rapido controllo nei ministeri dice che un impiegato su due non è andato al lavoro. Nelle scuole c'è stata una semichiusura di fatto: nessuno l'aveva ufficialmente proclamata, ma tra studenti e insegnanti è stato stretto una specie di tacito accordo che ha funzionato: sarà difficile raggiungere la scuola, meglio rimanere tutti a casa. Con la chiusura settimanale dei negozi (il lunedì mattina) sono stati tutti elementi che hanno impedito il collasso. In più c'è che questa volta quasi tutti sapevano dello sciopero e, memori di quello che era successo nell'84, hanno preso tutte le contromisure necessarie. Anche non andando al lavoro.

Peggio è andata a Milano. Verso le 10,30 di ieri mattina nella zona di piazzale Loreto, ad esempio, c'è stato un ingorgo così inestricabile e impenetrabile che perfino i vigili urbani in moto hanno faticato per raggiungerlo. Era stata presa la contromisura di abolire in via straordinaria le limitazioni di traffico, ma alla prova dei fatti non si è dimostrata una trovata risolutiva. I cittadini sono corsi alle loro auto; fino dalle prime ore della mattina i parcheggi erano tutti esauriti: le nuove ondate di automobilisti sono andate ad aggiungersi a quelle che ancora vagavano per trovare una sistemazione.

In tilt anche i taxi che da domenica non accettavano prenotazioni per la mattinata di ieri. A Roma, invece, erano stati più ottimisti: avevano detto che avrebbero accettato le prenotazioni, ma poi, di fronte al caos incipiente, hanno chiuso le saracinesche.

La fragile struttura del traffico napoletano ieri è affondata di nuovo. Stava in bilico già da alcuni giorni per uno sciopero dei vigili urbani che, stanchi di trovarsi sotto organico, avevano cominciato a non fare più straordinari interrompendo il servizio nelle ore di punta. Ieri l'equilibrio instabile si è rotto e la città è stata assordata da un orribile coro di clacson di auto bloccate.

Mentre ancora si fa il bilancio di una giornata nera per la circolazione nazionale, i sindacati annunciano altre due giornate di sciopero: quattro ore giovedì 6 marzo e altre quattro martedì 11. Vogliono chiudere così una vertenza contrattuale aperta da più di dodici mesi e arenata sulla riorganizzazione delle aziende di trasporto. Le aziende rispondono che l'accoglimento delle richieste sindacali non permetterebbe ai consigli di amministrazione ed alle direzioni aziendali di garantire la regolarità del servizio e la produttività interna, generando una confusione pericolosa.

Secondo Armando Sarti, presidente della Cispel (la confederazione delle aziende municipalizzate, cui aderiscono anche le aziende dei trasporti) occorre trovare una soluzione ragionevole e non continuare in un confronto di dichiarazioni e di comunicati. Lo stesso Sarti fa intravedere un possibile spiraglio nella vertenza: nella prossima settimana ci sarà un incontro tra il presidente della Cispel e quello della Federtrasporti che poi proseguirà o con i sindacati o con il ministero dei Trasporti. Lucio Libertini, responsabile trasporti Pci, ha detto che la difficoltà a trovare un accordo sul contratto si «colloca in un quadro frutto di una politica dissennata che tende ad emarginare il trasporto pubblico».

Daniele Martini

Traffico paralizzato a Roma e Milano (nel tondo) durante lo sciopero dei mezzi pubblici

Benzinai chiusi per 4 giorni Aumentano le tariffe Rca

ROMA — Dopo il «lunedì nero» sotto il segno dell'ingorgo, per l'automobilista si preannuncia ora la lunga corsa alla benzina. I gestori degli impianti di distribuzione annunciano infatti quattro giorni tutti interi di sciopero. Le prime due giornate potrebbero già scoccare da questa sera alle 19. Il condizionale è d'obbligo perché la riunione che ha deciso le modalità operative della protesta si è svolta soltanto ieri sera ed i partecipanti si sono imposti l'assoluta consegna del silenzio. Qualcosa se ne dovrebbe sapere stamane nel corso di una conferenza stampa delle organizzazioni che hanno promosso l'agitazione: Faib Confesercenti, Fierica Cisl, Faib autostrade, Competrol, Federpetroli.

I benzinai giocano molte delle loro carte sull'effetto sorpresa. Lo scopo è di rendere ancora più incisiva l'agitazione moltiplicando i disagi per gli automobilisti. «Non ce l'abbiamo con loro — spiega Vincenzo Alfonsi, segretario nazionale della Faib — anzi, le nostre rivendicazioni vanno anche nel loro interesse». L'obiettivo è invece il ministro dell'Industria Altissimo, o meglio il suo progetto di liberalizzare il prezzo della benzina. Sinora il carburante in Italia viene venduto ad un prezzo che tiene conto di una serie di parametri (in particolare il costo medio europeo) sotto stretto controllo dello Stato. Con la proposta Altissimo, sarebbero le compagnie a determinare i prezzi. Il ministro sostiene che la maggior concorrenza (ciascuna compagnia potrà fissare il prezzo che vuole) determinerà un minor costo del carburante alla pompa.

Ma i benzinai non sono affatto d'accordo: «Non ci sarebbe nessuna concorrenza — sostiene Alfonsi —. Chi ha il controllo del mercato è un oligopolio di poche compagnie in grado di associarsi facilmente in cartello ed imporre prezzi al rialzo. Già oggi denunciano bilanci in passivo ed è chiaro che puntano a mantenere alti i prezzi». C'è anche un esempio concreto a sostegno di questa argomentazione: il Gpl. Il suo prezzo è «liberalizzato» da un anno; dopo le recenti riduzioni del costo del petrolio, il suo prezzo agli automobilisti è calato di un'inezia, appena 10 lire. Questo perché il «cartello» delle compagnie ha caricato sui profitti i minori costi di produzione. La stessa cosa potrebbe avvenire per la benzina.

«In questo modo — sostiene Alfonsi — i tanto sbandierati benefici all'orizzonte per il calo dei prezzi del petrolio finiranno nelle tasche dei petrolieri. Se passa il decreto Altissimo, tutto il dibattito sull'uso delle risorse, se destinarle ai consumi, alle imprese, al bilancio dello Stato rimarrà pura astrazione. Se sono le compagnie a fissare i prezzi al consumo, come individuare i benefici che derivano dal crollo del greggio? Se si vogliono effettivamente utilizzare queste risorse bisogna impedire l'approvazione della delibera di Altissimo».

I tempi della battaglia dei benzinai sono all'osso. La proposta di Altissimo dovrebbe essere discussa dal Cipe ed approvata già dopodomani. Più che probabile, perciò, che i benzinai mettano in campo tutte le loro armi già prima di questa data.

Brutte notizie per gli automobilisti anche dal fronte delle tariffe Rca; oggi il Cip dovrebbe decidere l'aumento delle assicurazioni per gli autoveicoli: si parla di un 4,5% in più da marzo.

Gildo Campesato

Intervista al segretario Filt-Cgil

E la gente si chiede: «Perché paghiamo sempre noi?»

ROMA — Sciopero di 24 ore: bus, tram, metrò bloccati. Ma non ci sono altri sistemi, altre forme più «evolute» alle quali i sindacati potrebbero ricorrere? È possibile scaricare i conflitti, sempre, sulle spalle degli utenti? Sono le domande che, regolarmente, la gente si fa quando le città si paralizzano perché i mezzi pubblici non circolano. Le giriamo al segretario aggiunto della Filt-Cgil, Sergio Mezzanotte.

«Sono due mesi che rimandiamo questo sciopero. L'avevamo indetto per dicembre e poi abbiamo deciso di spostarlo perché era il momento delle Feste e temevamo che i contraccolpi sarebbero stati devastanti. Volevamo farlo una decina di giorni fa, ma è venuta la neve e l'Italia si è semiparalizzata e l'abbiamo spostato di nuovo. Speravamo che questi allungamenti di tempi facessero, nel frattempo, ammorbidire le posizioni delle aziende di trasporto. Non si sono spostate di una virgola. E allora scioperiamo. O qualcuno ci vorrebbe togliere questo diritto?».

— No, ovviamente, ma il problema è se non siano praticabili forme meno drastiche che il blocco di bus e metrò.

«Tempo fa i sindacati pensarono di colpire le aziende facendo circolare i mezzi e non vendendo o controllando i biglietti. Ma fummo investiti dalle critiche e furono sollevati dubbi sulla legittimità di un sistema del genere. Personalmente, comunque, non scarto questa ipotesi, va valutata meglio, più a fondo. E poi la gente non deve dimenticare che noi già ci autoregolamentiamo, cioè il sindacato ha accettato di non scioperare in determinati periodi dell'anno per non colpire troppo i cittadini. Ma le aziende mica si autoregolamentano, anzi...».

— Perché dovrebbero autoregolamentarsi le aziende? Sono i lavoratori che, materialmente, fanno circolare i mezzi.

«Sì, ma trovo ingiusto che quando noi decidiamo di non scioperare per rispetto della gente, le aziende, proprio in quei giorni "bianchi" decidano di passare al contrattacco.

È successo già diverse volte. E allora il lavoratore pensa: io limito un mio diritto come quello di sciopero per senso di responsabilità e questi mi fregano; allora, forse, è meglio non autoregolamentarsi».

— Ma qual è, ora, lo scoglio che divide i sindacati dalle aziende, perché non trovate un accordo?

«Lo scoglio è l'organizzazione del lavoro. Noi pensiamo, ovviamente, che con le nostre proposte verrebbe aumentata la produttività delle aziende di trasporto e verrebbero eliminati grossi sprechi. Per questo riteniamo che intorno alla nostra lotta possa coagularsi la solidarietà dei cittadini. Le controparti non rifiutano aprioristicamente questa impostazione, anzi, in alcuni casi ci sono diversi punti di contatto. Diciamo che sui principi non c'è un contrasto insanabile, ma quando dai principi si passa alle decisioni concrete allora cambia tutto».

d. m.

Assemblea della Cei

Ora di religione, polemica Poletti-vescovo di Bologna

ROMA — L'insegnamento della religione nelle scuole pubbliche, che a partire dal prossimo anno sarà impartito solo a chi ne avrà fatto richiesta, e le nuove modalità per assicurare lo stipendio ai parroci sono i due temi al centro dei lavori dell'assemblea straordinaria dei vescovi, aperti ieri pomeriggio dal card. Ugo Poletti, alla Domus Mariae di Roma.

Nella sua relazione introduttiva, il presidente della Cei si è limitato a richiamare, da una parte, la lettera del papa del 31 dicembre scorso in cui si sottolineava che l'insegnamento della religione è di «primaria importanza» per la Chiesa e per i cattolici, e, dall'altra, l'intesa da lui sottoscritta il 14 dicembre con il ministro Falcucci. Compito dei vescovi, in questa assemblea, è di definire i programmi, i libri di testo e la «figura del docente» che sarà chiamato a svolgere tale insegnamento. Ma, soprattutto, essi dovranno riferire sul lavoro fatto e quello da fare per sensibilizzare i cattolici e l'opinione pubblica perché la frequenza della cosiddetta «ora di religione» sia la più alta possibile.

Il card. Poletti ha, poi, illustrato le nuove norme concordatarie che hanno portato, anche in corrispondenza al nuovo Codice di diritto canonico alla creazione di «istituti per il sostentamento per il clero» per cui, a partire dal gennaio 1987, i parroci in servizio nelle diocesi riceveranno da queste ultime lo stipendio mensile. Anche su questo tema, Poletti ha lasciato aperto il dibattito.

È significativo che, proprio in coincidenza con il dibattito in seno alla Cei sui temi suindicati, l'arcivescovo di Bologna, card. Giacomo Biffi, abbia fatto diffondere una sua intervista a «Il Sabato» nella quale sostiene che «gli italiani si dovranno abituare ad uscire allo scoperto e a prendere posizione a proposito della loro fede e della loro religione». Biffi, in sostanza, sottolineando che ci si sta avviando «da una cristianità molto ampia, ma generica e impersonale, ad una cristianità più ristretta, ma consapevole e attiva, personalizzata», sostiene che occorre adoperarsi per «favorire la libera espressione di tutti i legittimi raggruppamenti» del mondo cattolico. Come dire che bisogna passare all'azione, nello stile di Cl. E l'intervista, per le critiche indirette che contiene verso chi privilegia la «scelta religiosa» ritenuta poco attiva, è stata considerata da taluni come una sorta di controrelazione a quella generica, troppo centrata sui principi, tenuta ieri pomeriggio dal card. Poletti.

E sempre nella giornata di ieri e, in vista del congresso nazionale dell'Azione cattolica fissato per il 25-27 aprile prossimo, si sono dimessi (dopo quelle di Maria Mattioli e Pasquale Straziota del gennaio scorso e gli altri due didomenica scorsa) altri studenti del movimento giovanile. La presidenza dell'Azione cattolica tende a minimizzare la portata di queste dimissioni, le quali, però, rientrano in un'azione di disturbo nel quadro di quel dibattito precongressuale che dovrebbe dare all'Azione cattolica un successore alla presidenza nella linea di Monticone.

Alceste Santini

Interrogazione dei comunisti

Centrali nucleari, gravi ritardi e confusione nel governo

ROMA — La preoccupante confusione nella gestione dei controlli delle condizioni di sicurezza delle centrali nucleari è stata confermata, ieri alla Camera, dalla discussione di un'interrogazione comunista in cui si citavano alcuni specifici allarmanti casi. In particolare il ministro della Protezione civile, Giuseppe Zamberletti, ha dovuto riconoscere che il governo tarda ancora a definire responsabilità, competenze e strumenti per la scelta dei luoghi in cui depositare le scorie radioattive e per la costituzione dell'ente di controllo degli impianti ad altorischio; nonché a predisporre piani per garantire la massima sicurezza del trasporto del materiale radioattivo necessario per il funzionamento delle centrali. Di qui l'insoddisfazione espressa da Lelio Grassucci pur nell'apprezzamento per lo sforzo compiuto da Zamberletti sia nell'analisi della situazione complessiva della Protezione civile e sia nella valutazione preoccupata su casi specifici.

LATINA — Con un referendum popolare a Latina il 77% della popolazione si è pronunciato contro l'estensione del poligono di tiro sino a ridosso della centrale nucleare del Sabotino. Zamberletti ha assicurato che la Protezione civile continuerà ad insistere per il ripristino del perimetro originale del poligono. «Spicciatevi — ha replicato Grassucci — già una granata è finita ad un passo dalla centrale...». Il Pci propone che l'area liberata dal poligono sia inclusa nel Parco nazionale del Circeo.

PIACENZA — Accanto alla centrale di Caorso è stato ripristinato un aeroporto militare come sede di stormo degli aerei da bombardamento Tornado. Zamberletti assicura ulteriori approfondimenti.

GARIGLIANO — Che si aspetta a mettere in moto il piano per lo smantellamento della centrale deciso ormai da tre anni? Il ministero della Protezione civile ha annunciato che è stata avviata la pianificazione per la rimozione degli impianti, e che comunque non ci sono allo stato problemi di emergenza esterna. Grassucci ha preso atto dell'avvio — meglio tardi che mai — delle operazioni, ma ha notato la scarsa informazione fornita dalla Protezione civile agli enti locali e alle popolazioni sui rischi d'inquinamento che sarebbero stati corsi in un recente passato in seguito alla fuoriuscita del fiume dall'alveo.

Da rilevare infine come Zamberletti e Grassucci abbiano convenuto sulla necessità e l'urgenza che la nuova legge sulla Protezione civile, già varata in commissione, sia al più presto esaminata e approvata dalla Camera.

I nuovi progetti delle Ferrovie italiane per adeguarsi agli standard europei

Tra due anni da Roma a Milano in 4 ore?

Dal nostro inviato

BOLOGNA — Sarà l'informatica a consentire alle Ferrovie il grande balzo verso il 2000. L'informatica è indispensabile all'esercizio ferroviario perché è la tecnica per gestire i flussi di informazione. Oggi in ferrovia è impossibile avere in tempo reale lo stato della circolazione dei treni sulla rete. Le notizie ora girano per telefono, sono frammentarie, di difficile accesso e senza una gestione centrale. L'informatica renderà invece possibile avere, istante per istante, la situazione dei treni sui vari tratti della rete. L'elettronica verrà invece utilizzata per la costruzione di più moderni impianti di sicurezza. Attualmente sulle ferrovie viaggiano il 10% dei passeggeri e il 7-8% delle merci. L'informatica e l'elettronica faranno invertire la rotta. Ma perché i nostri treni sono delle tartarughe? Questa la risposta. I treni italiani vanno piano sulle linee secondarie e su quelle principali perché il materiale rotabile è vecchio e progettato per velocità massime molto basse. La maggior parte delle linee tortuose e tormentate, risale al secolo scorso. Sono intasate, ci passano troppi convogli: se ne formano ottomila al giorno. Sui percorsi principali a doppio binario passano anche duecentoventi treni al giorno. È come se vedessimo un'antica strada consolare intasata di auto e camion costruiti negli anni Cinquanta. Questo era il panorama della viabilità italiana prima delle autostrade. Anche le ferrovie, invece, hanno bisogno delle loro «autostrade», su cui far correre macchine moderne e veloci. Solo così potranno tornare ad essere competitive con auto, camion e in certi casi con l'aereo.

Che fare, allora? Si tratta di raggiungere la maggiore velocità (150-200 kmh) su tutte le linee e l'alta velocità (250-320 kmh). È quello che fanno già oggi i giapponesi, i francesi e tra poco i tedeschi. In questi paesi i treni viaggiano comunemente ad oltre 200 km in molte tratte. In Francia il Tgv (Treno a grande velocità) marcia a 300 all'ora sulla Parigi-Lione e, in quella relazione, ha soppiantato l'aereo. In Germania opera già un prototipo di un treno da 320 kmh che entrerà in funzione tra due anni.

In Italia su sedicimila chilometri di ferrovie, per ora, solo duecento sono adatti ad alte velocità: la linea Roma-Arezzo, che fra due anni raggiungerà Firenze. Esiste un solo treno composto di pochi pezzi che ha i carrelli adatti alla grande velocità (250 km). Si tratta di un vecchio treno (tipo Settebello) che è stato potenziato, si può dire «truccato» in termini automobilistici e che sta sperimentando da qualche mese il brivido della velocità. Ha raggiunto 277 kmh sulla direttissima. Ciò, su un materiale di vent'anni fa, è un buon record. È allo studio e in costruzione come prototipo, un treno modernissimo «Etr-500» che non dovrebbe sfigurare con i confratelli francesi e tedeschi anche se la velocità massima prevista è di 200 kmh (in Francia si raggiungono i 350). Ma non sarà in esercizio prima del 1991.

Il «Pendolino», quello su cui viaggiamo, è la scorciatoia italiana all'alta velocità. Infatti, dal momento che sulle curve si piega come un motociclista, riesce a percorrere con una velocità del 20% superiore ai treni normali. Quindi potrebbe consentire di correre più velocemente anche su vecchie linee. È un vecchio modello che ha funzionato per qualche anno sulla Roma-Ancona, rimaneggiato e rimodernato serve come treno sperimentale, treno laboratorio. Ne sono in costruzione quattro alla Fiat-Savigliano. Forse ne saranno realizzati sei per consentire entro l'88 di collegare Roma con Milano in quattro-quattro ore e mezzo contro le sei-sette di oggi. Non si capisce perché questo treno, che ha caratteristiche che potrebbero essere utilizzate sulle linee del sud (tra Roma e Reggio Calabria si potrebbero impiegare cinque ore e mezzo anziché le otto-nove attuali) debba essere messo in esercizio solo sulla Roma-Milano, dove il recupero di percorrenza è minore. Naturalmente il «Pendolino» rimodernato — si sta pensando ad un nome diverso — deve essere considerato una saldatura tra vecchio e nuovo, in attesa di costruire le nuove linee e i nuovi modelli.

Claudio Notari

Un impiegato di 50 anni presso Reggio Calabria

Sfrattato uccide padrone di casa

Dalla nostra redazione

CATANZARO — Una tragedia che ha il dramma casa al centro quella di ieri mattina fra Catona, una grossa frazione di Reggio Calabria e il capoluogo dello Stretto. Quando si è presentato ieri mattina all'agente di guardia del commissariato di Ps di Villa San Giovanni, Benito Panzera 50 anni, ha chiesto tranquillamente di «poter parlare con qualcuno, perché — ha detto — ho sparato al mio padrone di casa e al mio capoufficio». Benito Panzera, impiegato della Sielte, un'azienda che si occupa di impianti telefonici, ancora non sapeva di aver ucciso un uomo e di averne ferito gravemente un altro. Un dramma, quello della casa, che assillava Benito Panzera ormai da molti mesi, da quando il proprietario, Salvatore Colosimo, 60 anni, commerciante, gli aveva chiesto di lasciare libero l'appartamento che Benito Panzera divideva con la moglie e le tre figlie. Solo qualche settimana fa per Benito Panzera e i suoi familiari si era aperta una speranza: poter entrare in una cooperativa edilizia. Ma poter avere un appartamento in cooperativa significa avere subito alcuni milioni e Panzera ha cercato di ottenere un prestito, bussando a molte porte. Poi l'ultima possibilità: «bruciare» parte della sua liquidazione ottenendo un forte anticipo. Ne aveva discusso a lungo con il suo capoufficio, Giuseppe Abramo, 37 anni. Il comportamento di quest'ultimo però non gli era sembrato molto disponibile.

Quando ieri mattina Panzera ha visto trascorrere l'ultimo rinvio concessogli dalla cooperativa ha preso la decisione. Di buon'ora, dopo aver salutato la moglie e baciato le tre figlie, è uscito di casa. Sulla sua «Uno» aveva già lasciato il fucile dalla sera precedente; poco dopo le 8 è entrato nel negozio di Salvatore Colosimo e, senza pronunciare parola, ha fatto fuoco due volte. Colosimo, scagliato contro il bancone, è morto sul colpo. In pochi istanti Benito Panzera è tornato sulla sua «Uno» a Reggio Calabria, ha ricaricato il fucile, è entrato negli uffici della Sielte e ha fatto fuoco contro Giuseppe Abramo. Due colpi hanno raggiunto l'uomo al volto devastandolo. Giuseppe Abramo è stato trasferito nel centro «grandi ustioni» dell'ospedale Vittorio Emanuele di Catania e le sue condizioni sono giudicate ora molto gravi.

f. v.

Emergenza sfratti Dal ministro i sindaci delle grandi città

ROMA — Oggi a Roma sindaci e assessori alla casa delle grandi città. Si incontrano con il governo e i gruppi parlamentari per esporre la situazione di grave tensione abitativa nelle aree metropolitane e indicare misure urgenti per fronteggiare l'emergenza casa soprattutto mettendo un freno agli sfratti a quota 300 mila. Chiedono un decreto legge che gradui le esecuzioni secondo le esigenze, non una proroga generica che rinvierebbe tutto di qualche mese. Sollecitano anche la riforma dell'equo canone, ma separatamente dal provvedimento per gli sfratti che dovrà essere immediato.

Il pentapartito aveva già concordato la sospensione dei provvedimenti di rilascio per novanta giorni, il tempo utile per permettere alle commissioni provinciali di graduare gli sfratti nelle «aree calde» (800 nuovi comuni), limitato agli inquilini con fasce di reddito inferiore a 40 milioni (lavoratori dipendenti) e a 24 milioni (autonomi), ma sarebbero stati imposti aumenti degli affitti anche superiori al 50%. Ora i partiti della maggioranza, mentre i sindaci premono, fanno sapere di «aver deciso di sdrammatizzare la questione sfratti: non ci sarà alcun decreto perché «non esiste l'emergenza».

Ma gli sfratti ci sono. Si fanno? Certo. I dati del ministero dell'Interno affermano che su 342 mila sfratti ci sono state 138 mila richieste e oltre 50 mila esecuzioni, cioè il 15% dei giudizi emessi. E di queste 29.345 riguardano undici grandi città, dove si concentra il 59% degli sfratti esecutivi. In percentuale, il primato è di Bari con 1.631 sfratti (22%) e di Catania con 2.166 (21%).

Al terzo posto Roma con 10.098 (20%). A Milano su 31.425 ordinanze ne sono state realizzate 5.676 (18%), a Venezia il 19%, a Firenze il 17%. Nel capoluogo toscano, entro giovedì, in quattro giorni, gli ufficiali giudiziari dovrebbero sloggiare 80 famiglie.

A Roma con più di 51 mila ingiuzioni di sfratto, non si trovano case in affitto, il Comune non dispone di alloggi pubblici. Che fare? L'inerzia governativa e della giunta comunale ha spinto Corte d'Appello, prefettura e questura a decidere, per governare l'emergenza, che dal primo marzo saranno programmati e graduati gli sfratti. Proprietari e inquilini dovranno riempire un questionario. Secondo l'esigenza, l'esecuzione si far o sarà rinviata. Gli sfratti sono tutti indifferibili? Sfogliando il «dossier» del Viminale si apprende che c'è uno sfratto ogni quindici famiglie in Italia e in solo undici grandi città (Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Catania, Palermo) con 175.495 sfratti ce n'è uno ogni otto famiglie, con in testa Bari, uno ogni quattro.

Ma se gli sfratti sono così numerosi da interessare più di un milioni di cittadini, essi non sono tutti urgenti. Solo il 10% (34.295) riguardano la necessità del proprietario, mentre le finite locazioni (senza motivo) il 75% (256.910).

c. r.