Proposta Pci

«Nursery» nelle stazioni

NEDO CANETTI

ROMA. Il quinquennio 1988-92 potrebbe veder sorgere nei porti, negli aeroporti, nelle stazioni ferroviarie e metropolitane delle vere e proprie «nursery», in grado di ospitare bambini da 0 a 6 anni e i viaggiatori che li accompagnano. Dovranno essere locali attrezzati di tutto punto per brevi ristori, con tanto di servizi igienici, di locali per la ristorazione e anche per la vendita di materiale igienico di prima necessità. Sembra, vista la situazione, un'utopia. Eppure servizi di questo tipo già esistono in altri paesi europei. Potranno realizzarsi anche nel nostro paese se sarà approvata la proposta di legge presentata ieri in Senato dal gruppo comunista e illustrata, in una conferenza stampa, dalle senatrici Giovanna Senese, Ersilia Salvato e Isa Faraguti, prime firmatarie. Il progetto prevede che gli enti e le società che gestiscono servizi pubblici di trasporto, la rete autostradale pubblica o in concessione, destinino una quota pari all'uno per cento di contributi e sovvenzioni dello Stato e delle Regioni per la realizzazione delle strutture e dei luoghi di sosta attrezzati, necessari per garantire viaggi confortevoli agli utenti.

Strutture confortevoli da destinare in particolare agli autisti dei mezzi di trasporto, la cui fatica per i lunghi viaggi e per i disagi nelle soste è uno dei maggiori fattori di rischio negli incidenti stradali.

I «Centri di accoglienza» («nursery» hanno voluto chiamarli le senatrici) dovrebbero sorgere in tutte le stazioni (ferroviarie, aeroportuali, metropolitane e portuali) ospitando bambini e loro accompagnatori: un «salto di qualità» nel fornire servizi agli utenti, che eleverà pure la nostra immagine turistica all'estero. L'orizzonte del progetto comunista si allarga anche ai mezzi di comunicazione. Si prevede, infatti, che negli aerei, nei treni passeggeri e nei pullman a lunga percorrenza siano predisposti spazi idonei al sonno dei bambini più piccoli (da 0 a 6 anni), affinché possano riposare serenamente, superando così l'attuale condizione del sonno in braccio ai genitori o all'uso dei sedili.

La legge potrà sopperire ad una vistosa lacuna esistente nella nostra legislazione. Si pensi che, da un'indagine condotta dalle stesse senatrici, risulta che nemmeno sulle navi da crociera più grandi (oltre 5.000 passeggeri, parecchie piscine, bar, night, ecc.) esiste un servizio per i piccoli. A predisporre il piano delle nuove strutture, da attuarsi nel quinquennio 1988-92, dovrà essere il ministro dei Trasporti d'intesa con quello dei Lavori pubblici, che ne controllerà l'attuazione e presenterà al Parlamento un rapporto annuale. In caso di inadempienza i contributi (l'1%) saranno recuperati dallo Stato. Dal 1° gennaio 1992 non saranno più omologabili i mezzi di trasporto per passeggeri per lunghi percorsi privi degli spazi attrezzati previsti dalla legge.

La denuncia pubblica del nuovo presidente dei costruttori italiani La crisi s'aggrava

Troppi i ministri che vogliono legiferare 12 passaggi burocratici prima di costruire

Tangenti in edilizia? «Ovvio, ed è colpa dello Stato»

Il presidente dei costruttori, Riccardo Pisa

«Esistono le tangenti nell'edilizia e nei grandi appalti. E questo perché lo Stato ha abdicato ai suoi compiti». La denuncia è venuta ieri dal nuovo presidente dei costruttori italiani. In rassegna i mali del settore: dalle carenze legislative agli intoppi burocratici (dodici passaggi prima di arrivare a realizzare le opere). Troppi ministri guardano all'edilizia, mentre manca un interlocutore valido.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. I costruttori costretti a pagare tangenti. Gli intoppi che frenano lo sviluppo dell'edilizia non sono solo di carattere burocratico e finanziario. «Esistono le tangenti nell'edilizia e nei grandi appalti. E questo perché lo Stato ha abdicato ai suoi compiti. Trasferire le competenze alle imprese, senza fissare regole e con una burocrazia in crisi, favorisce il moltiplicarsi del fenomeno».

Questa la denuncia, in una conferenza-stampa a Roma, del presidente dell'Ance, Riccardo Pisa, fresco di nomina alla testa dell'associazione dei costruttori italiani. Tutto il sistema è viziato dalla pratica delle tangenti – ha continuato l'ing. Pisa – ma l'edilizia, che dipende più degli altri settori dalla pubblica amministrazione, è quella che maggiormente ne risente. È il caos legislativo, con ampi margini di discrezionalità che aggrava il rischio, già ampiamente presente nel nostro settore, di dover pagare tangenti.

Che fare, come muoversi? Questa la risposta del leader dei costruttori. Occorre un grosso sforzo per stabilire regole precise per gli appalti e i lavori in concessione. E gli enti preposti devono applicarle e rispettarle.

Le tangenti sono state uno spunto nell'incontro dell'Ance con i giornalisti per spiegare la realtà del settore delle costruzioni. L'edilizia continua a segnare il passo. Esistono troppi intoppi procedurali (autorizzazioni, concessioni, vincoli urbanistici e carenze operative delle amministrazioni pubbliche che non riescono a spendere neppure le risorse stanziate. Troppi ministri, almeno sei, impegnati nell'edilizia a legiferare, anche in contrasto tra loro. Troppe le pastoie per approvare i progetti (sembra una corsa ad ostacoli: occorre superare 10-12 ostacoli). Troppo confuse le leggi. Troppo carente la normativa delle concessioni. Questi, secondo il presidente dell'Ance, gli inceppi che frenano lo sviluppo di un settore con una forte domanda di costruzioni rimasta finora insoddisfatta con negativi riflessi sull'efficienza dei servizi e sulla qualità della vita della gente. Occorrono infrastrutture per il nostro paese, ancora lontano dagli standard degli altri paesi industriali.

Di fronte a queste esigenze – ha sottolineato Pisa – non abbiano un interlocutore unico. Esso risulta molto differenziato e non facilmente controllabile. Tutto ciò avviene mentre c'è bisogno dell'allargamento del mercato delle costruzioni in tutte le sue componenti: dalle infrastrutture all'edilizia residenziale, dall'ambiente al recupero urbano; mentre c'è la necessità di una politica industriale che significa continuità e certezza di finanziamenti, riduzione dei tempi che intercorrono tra stanziamento dei fondi pubblici e apertura dei cantieri. Significativo l'esempio della finanziaria dell'87. Per il triennio 87-89, si era detto, aveva stanziato 180.000 miliardi per le costruzioni. In effetti sono scesi a 117.000 e per il primo anno gli stanziamenti tradotti in investimenti hanno superato di poco i 21.000 miliardi. Tutto questo avviene mentre si sottraggono all'edilizia abitativa i fondi Gescal, senza pensare che ogni mille miliardi si costruiscono almeno 15.000 alloggi popolari e si dà lavoro a 12.000 persone, mentre è scaduto il piano decennale della casa, mentre non esiste ancora una normativa per gli espropri delle aree, mentre è lontana una soluzione per la riforma dei suoli e mentre l'occupazione nel settore è calata del 9%.

Per voltare pagina, il presidente dell'Ance propone l'istituzione dello «sportello unico» per accelerare le opere, la messa a punto di un meccanismo di valutazione dell'impatto ambientale, la creazione di un «fondo finanziamenti progetti» e dare unitarietà alla politica della casa, riformando l'equo canone, pensando a strumenti urbanistici flessibili, a fondi di investimento immobiliari, alla riforma fiscale della casa facendo rimanere invariato l'attuale gettito, agevolando l'investimento nelle abitazioni in affitto. Si evitino però i ricorrenti annunci di nuove imposte che producono effetti distorsivi sul mercato.

Aziende a rischio

Battaglia: «Non voglio bloccare la direttiva Seveso»

ROMA. «Sono del tutto favorevole all'applicazione in Italia dello spirito e della lettera della direttiva Seveso, e tale convincimento ho espresso anche in sede di governo». Così il ministro dell'Industria, Battaglia ha replicato ieri al nostro giornale che aveva denunciato il rischio di un blocco, da parte del governo, della direttiva Seveso sulle aziende a rischio. La lettera di Battaglia afferma ancora: «Ciò che invece non voglio è che, utilizzando l'occasione della direttiva, e rovesciandone l'impostazione, ci si metta in Italia su un terreno assai diverso: quello di nuove autorizzazioni amministrative e di nuove pratiche burocratiche, di nuovi lacci e di nuovi lacciuoli. Non voglio cioè – di fronte all'industria di altri paesi europei che applicano lo spirito e la lettera della direttiva – che l'industria italiana sia assurdamente penalizzata da altri e nuovi vincoli di carattere burocratico e amministrativo, con rischi facilmente immaginabili; e tanto meno voglio che tali vincoli si frappongano allo sviluppo di nuove attività industriali. Spero in ciò, francamente – conclude la lettera – di avere il cordiale appoggio di un partito importante come il Pci».

«Non si tratta di lacci e lacciuoli che inventiamo noi – ha affermato in una dichiarazione al nostro giornale Giovanni Berlinguer, firmatario, insieme con altri 22 senatori di quasi tutti i partiti (dalla Dc al Psdi, al Psi, alla Sinistra indipendente, a verdi e radicali) di una interpellanza al presidente del Consiglio. Si tratta di una direttiva della Comunità europea che l'Italia avrebbe dovuto applicare fin dal 1984, e che soltanto ora il ministro dell'Ambiente ha proposto di recepire. La direttiva tende proprio a impedire che il conflitto industria-ambiente introduca, oltre al danno per i lavoratori e la popolazione, nuovi impedimenti allo sviluppo e all'occupazione. Il ministro Battaglia, favorevole allo spirito, si è dichiarato contrario alla presentazione della proposta in Parlamento e l'ha bloccata, dopo che era stata approvata dal Consiglio dei ministri (in sua presenza?). Parlamentari di tutti i partiti hanno chiesto al presidente del Consiglio di sbloccare questa assurda situazione» conclude Berlinguer: «Attendiamo ora una risposta, e agiremo per rimuovere gli ostacoli che finora hanno purtroppo prevalso».

Il «sabotaggio» alla procedura era stato mercoledì al centro di una riunione sollecitata dall'Associazione ambiente lavoro con alcuni dei 42 parlamentari firmatari di un «patto» per il recepimento della direttiva Seveso.

Lo ha deciso il Comune

Contro lo smog a Roma centro un po' più chiuso

Contro l'avvelenamento da tubi di scappamento nella capitale è stata scartata la soluzione delle targhe alterne. Il pentapartito capitolino, piuttosto che puntare su pari o dispari, come al tavolo verde, ha deciso di limitarsi alla chiusura del centro storico anche nella fascia pomeridiana (la cosiddetta zona blu è in vigore ormai da un anno nell'orario 7-10.30).

ANTONELLA CAIAFA

ROMA. Il provvedimento antinquinamento e antitraffico, costato alla giunta di Roma summit su summit prima di far ingoiare il rospo ad alcuni partiti della coalizione, allontanerà gli ingorghi dal centro storico ma a farne le spese saranno le vie adiacenti all'anello di chiusura. L'esperimento natalizio docet. In quei giorni nei sette settori «off limits» per i veicoli non autorizzati, che costituiscono circa la metà della superficie compresa nelle Mura Aureliane, si respirava aria da giorni di festa, ai confini l'assalto delle lamiere era apocalittico. Inevitabile in una città con una superficie tre volte quella di Milano che vanta solo due linee di metrò (25 chilometri in tutto) e una rete di autobus cronicamente impantanati negli ingorghi, a dispetto perfino di quelle poche corsie preferenziali fino adesso realizzate.

La zona blu dalle 15 alle 19 entrerà in vigore il primo febbraio sull'onda del sacro timore dell'inchiesta sull'inquinamento aperta un anno fa dal pretore Amendola e che per più di una volta ha portato i carabinieri a varcare la porta degli uffici capitolini. La paura fa novanta e così la chiusura del centro è stata decisa senza minimamente preoccuparsi di assumere concretamente quelle misure di potenziamento del mezzo pubblico, di riorganizzazione della vigilanza urbana, di protezione delle corsie riservate ai bus che possano scongiurare che il maxingorgo quotidiano si trasformi nella totale paralisi del traffico. O meglio, per essere più precisi, nel dossier in 25 punti presentato dall'assessore al traffico sono elencati questi impegni e molti, molti altri ma tutti rimandati a tempi biblici. Un esempio per tutti: i 'pizzardoni' sono 4600, ne servirebbero 7500 e il concorso deve essere ancora espletato. «Pescherò i 500 vigili necessari a garantire il controllo dei varchi d'ingresso alla zona blu dove posso – esclama sfiduciato l'assessore competente – se non ci riesco non mi resterà che alzare le braccia al cielo».

Eppure tutta questa impreparazione e improvvisazione non è giustificata. I romani si erano espressi a favore della chiusura del centro storico in concomitanza con le elezioni comunali dell'85 che determinarono il cambio della guardia in Campidoglio, da allora si sono moltiplicate le iniziative contro l'inquinamento e per la vivibilità della città da parte di organi di stampa, comunisti, sindacalisti e intellettuali della capitale. Contemporaneamente il pretore Amendola aprì un'inchiesta sull'inquinamento. I dati erano allarmanti ma si è perso un anno prezioso per i polmoni dei cittadini e per la salute dei monumenti in un inutile guerra delle cifre. Alla fine la giunta comunale si è dovuta arrendere dopo che proprio gli ultimi rilevamenti gestiti direttamente dall'amministrazione hanno confermato inequivocabilmente che l'avvelenamento è allarmante anche fuori dalle Mura Aureliane.

«Abbiamo deciso di procedere alla chiusura del centro storico – ha annunciato col tono delle grandi occasioni il sindaco dc Signorello –. In primavera procederemo a una verifica. Se i risultati non saranno confortanti decideremo misure più drastiche. Roma non può morire avvelenata». Che tanto insolito coraggio da parte del primo cittadino sia frutto anche delle ripetute strigliate ricevute dalle pagine dell'«Osservatore Romano»?

La nettezza urbana ai privati?

A Napoli «spartizione» anche per i rifiuti

Dice il Psi: «O si privatizza l'intero servizio o è la crisi». Replica la Dc: «Il Comune non può uscire completamente di scena». Media il Pri: «Lasciamo le principali strade alle cure dei netturbini comunali e nei vicoli se la sbrighino i privati». L'immondizia di Napoli è fonte di litigi all'interno dell'amministrazione cittadina. Il Pci commenta: «C'è puzza lontano un miglio di malaffare...».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
LUIGI VICINANZA

NAPOLI. Dalle colonne di un quotidiano cittadino un netturbino «pentito» ha rivelato i mille trucchi per sabotare i camion della Nettezza urbana. Un sasso contro un fanalino, la sabbia nel gasolio, una martellata sul predellino posteriore... e voilà, il gioco è fatto. Il veicolo resta fuori uso per giorni e giorni, mentre il personale se ne sta con le mani in mano tranquillamente fino a quando l'automezzo non verrà riparato.

Sono un esercito, 6981, ma quelli con la qualifica di «operatori ecologici», cioè i netturbini veri e propri, sono meno della metà, 3254. Poi, tra malattie, congedi e assenteismo, di notte, nelle strade a lavorare, se ne vedono poco più di duemila. I risultati sono sotto gli occhi di una città intera: l'immondizia dilaga, nei quartieri popolari come nei rioni alti. Napoli così muore giorno dopo giorno soffocata dai rifiuti e dal traffico.

A palazzo San Giacomo, sede del Municipio, si succedono le riunioni per mettere ordine nel disastrato servizio di Nu. L'ultimo incontro, l'altro giorno, tra i sei partiti della maggioranza (pentapartito più radicali) si è concluso con un litigio furibondo. I socialisti premono l'acceleratore per privatizzare completamente, in tempi stretti, il ciclo della rimozione e del trasporto dei rifiuti. Alfiere del contrastato progetto è l'assessore Antonio Cigliano. La sua filosofia si condensa in poche parole: affidiamo alle ditte private – dice – il compito di rimuovere e di trasportare l'immondizia per almeno cinque anni; nel frattempo il Comune avrà tutta la tranquillità per riorganizzare l'assessorato. Un'operazione siffatta – assicura – costerebbe intorno ai 40 miliardi all'anno. Il progetto, tuttavia, è più facile da raccontare che darealizzare. La Dc, per esempio, non ci sta. È disposta a dire sì alla privatizzazione purché un pezzo importante della città, la zona costiera che dal Porto sale fino a Posillipo, resti – non si capisce bene perché – sotto il controllo dei dipendenti comunali. Tra i due litiganti, il Pri si è inserito con un tentativo di mediazione che ha sortito un involontario effetto umoristico: infatti i rappresentanti repubblicani hanno proposto di lasciare le principali arterie cittadine alle cure del Municipio e di affidare le vie secondarie, vicoli compresi, alle imprese private. Come dire, il caos totale. Se ne riparlerà comunque lunedì prossimo in consiglio comunale.

A Napoli in media ogni cittadino produce quotidianamente un chilo e mezzo di rifiuti solidi, esattamente il doppio di un abitante di Torino o di Firenze. A conti fatti, ogni sera nelle strade si ammassano 1.500 tonnellate di immondizia. Già da tre anni, in verità, i privati sono inseriti a pieno titolo nel business dell'immondizia. Infatti il trasporto, dai centri di raccolta fino alla discarica di Agnano, è garantito da 38 camion del Comune e da 138 camion privati. «Le imprese private insomma già sono all'opera e i risultati sono ugualmente scadenti», commenta il comunista Pasquale Mangiapia, già assessore al ramo nelle giunte di sinistra. Una ulteriore estensione dei loro compiti, compresa la rimozione dei sacchetti, per esempio, non solo viene considerata inutile dal Pci ma persino pericolosa. «C'è il rischio che in questo settore s'infiltri la malavita organizzata», dice Mangiapia. È solo un caso, ma tra le sette ditte di trasporto ce n'è una amministrata dai due fratelli di Salvatore La Marca, l'ex sindaco di Ottaviano ricercato per l'omicidio di un rivale politico.

Ambiente

Agricoltura la sfida del 2000

ROMA. Si conclude oggi con una tavola rotonda sul tema «Agricoltura e ambiente: la sfida del 2000» la convenzione nazionale della Lega ambiente «Occhi verdi sull'agricoltura». Vi parteciperanno il presidente della Lega ambiente Realacci, il ministro dell'Ambiente Ruffolo, il presidente della Confagricoltura Wallner, il presidente della Lega cooperative agricole Zigarella e l'on Stefanini, responsabile della sezione Agricoltura della Direzione del Pci. Nella prima intensa giornata di lavori di ieri (la sala del Cenacolo era gremitissima soprattutto di giovani tra cui molti studenti dell'Istituto di agraria) è stato sottolineato sia nella relazione di Donnhauser sia negli interventi di studiosi e politici (Briolini, Celli, Picciurro, Zito, Mattina) il difficile rapporto tra agricoltura e ambiente sottolineato lo scorso anno dal preoccupante fenomeno dell'inquinamento da atrazina e da altri pesticidi delle falde acquifere di molte zone della penisola. «Le risorse tecniche, economiche e umane per cambiare strada – ha detto Ermete Realacci – e per costruire una agricoltura che non aggredisca l'ambiente e la salute dei cittadini, esistono e questa è anche l'unica strada per garantire un futuro allo stesso mondo agricolo». Al convegno è stato ricordato che ogni anno vengono utilizzati in Italia circa un milione e 700mila quintali di fertilizzanti: da questo uso distorto di fitofarmaci derivano molti dei nostri guai. Ecco perché occorre rivedere la normativa e avviare un nuovo tipo di agricoltura.

Bollo

Minicondono per evasori '85 e '86

ROMA. È in arrivo un mini condono per chi non ha pagato il bollo auto negli anni '85 e '86. Lo stabilisce l'articolo quattro di un disegno di legge approvato nelle scorse settimane dal Consiglio dei ministri relativo all'«Automazione degli uffici del Pubblico registro automobilistico nonché modifiche alle norme concernenti le tasse automobilistiche e l'imposta erariale di trascrizione». Il condono è davvero mini poiché verrà «abbuonato» agli automobilisti solo un ammontare massimo di 20.000 lire per ciascuno dei due anni. In particolare l'articolo quattro afferma: «Non si procede al recupero delle tasse automobilistiche e di abbonamento all'autoradio relative agli anni 1985 e 1986, quando – prosegue ancora l'articolo del disegno di legge – l'ammontare di tali tasse, per ciascuno degli anni stessi, non supera lire 20.000». Il fisco ha deciso anche di abbandonare il recupero di una vecchia «una tantum» del 1974. Infatti l'articolo quattro afferma ancora: «Non si procede al recupero dell'imposta straordinaria una tantum di cui agli articoli 4 e 5 del decreto-legge 6 luglio. Per detti tributi non si procede – conclude il quarto articolo – al recupero delle sanzioni e degli interessi relativi e non si fa luogo alla restituzione delle somme recuperate». Va rilevato che il ministero delle Finanze ha già chiesto alla presidenza del Consiglio che venga introdotta una mini sanatoria anche per il 1987 con le stesse modalità previste per gli anni '85 e '86.

«Senza ferrovia resteremo isolati»

«Non si può procedere alla cieca col taglio dei cosiddetti rami secchi. Se sopprimono la Ceva-Ormea, la nostra vallata verrà condannata all'abbandono». Amministratori pubblici e cittadini della Val Tanaro si oppongono alle decisioni del governo e delle Fs: per realizzare un modestissimo risparmio gestionale – affermano – si rischia il tracollo economico e sociale di una vasta area.

DAL NOSTRO INVIATO
PIER GIORGIO BETTI

GARESSIO. Le vetrate del salone municipale filtrano il riflesso abbagliante della neve. Il paesaggio è fatto di montagne, boschi di castagni e abetaie, antiche chiese dalle mura di pietra. Immagini di quiete, rasserenanti. Ma gli umori della gente che affolla il Comune sono di tutt'altro segno: preoccupazione, rabbia. «La colpa è anche nostra che non ci siamo fatti sentire abbastanza» mugugna uno avvolto in un giaccone di panno. «Se inchiodano la ferrovia – dice un altro – per noi è come essere fuori dal mondo. Che facciamo, la repubblica della Valle Tanaro?»

Gente tranquilla, «vecchio Piemonte» della fascia alpina cunese da sempre rappresentato come modello di misura e pacatezza. Ma come si fa a restare inerti, passivi di fronte a questa «follia»? La follia è il preannunciato abbandono della Ceva-Garessio-Ormea, 35 chilometri di binari che corrono quasi parallelamente al confine con la Liguria e innestano la Valle Tanaro sulle linee per Torino e Savona. La smobilitazione è implicita nel decreto governativo che dal 1° gennaio '89 elimina le compensazioni per i costi delle linee secondarie a scarso traffico e dal giugno di quest'anno autorizza l'istituzione dei servizi sostitutivi per i viaggiatori. Poiché è passiva, fra cinque mesi la Ceva-Ormea dovrebbe essere cancellata dalla rete ferroviaria insieme alla Cuneo-Saluzzo alla Saluzzo-Savigliano, alla Cantalupo-Bra-Cavallermaggiore.

All'assemblea pubblica, promossa dal Pci, il sindaco di Ceva Giorgio Ferraris, il consigliere provinciale Lido Riba, i sindacalisti Ramonda e Faloppa dimostrano, dati alla mano, che il provvedimento di soppressione è assurdo, da tutti i punti di vista. A cominciare da quello economico. Il discorso sull'equilibrio dei bilanci, dicono, sta bene, è giusto. Il punto è come si pensa di realizzarlo. Per decenni non si è fatto nulla per ammodernare la linea che conta ancora 31 passaggi a livello, di cui 7 vigilati. Esistono studi e proposte delle organizzazioni sindacali e degli enti locali che con poche misure di razionalizzazione (automazione dei passaggi a livello, trasformazione di alcune stazioni in «fermate» senza dotazione organica di personale, revisione degli orari delle corse) consentirebbero di ridurre il deficit e poco più di 500 milioni.

Ma non basta risparmiare, si può e si deve fare una politica di aumento delle entrate. In Valle Tanaro sono presenti industrie importanti. Dalle Fonti San Bernardo partono ogni giorno trenta autotreni carichi di acque minerali, la Lépetit spedisce su gomma i suoi prodotti chimico-farmaceutici in tutta Europa. Perché – chiede il consigliere regionale Ferro – le Ferrovie non si muovono per accaparrarsi questo imponente Volume di traffico merci? Perché si rinuncia a usare la linea ferrata come volano di sviluppo?

L'altro nodo è che la linea Ceva-Ormea non ha «alternative credibili». La statale 28, unica via di comunicazione fra i centri attualmente collegati dalla ferrovia, è un budello stretto e tortuoso che d'inverno resta spesso interrotto a causa delle nevicate e d'estate è ingolfata dal traffico turistico che dal Piemonte si riversa sulla Riviera ligure di Ponente. Solo per il trasporto dei 200 studenti che da Ormea e Garessio raggiungono gli istituti medi superiori e professionali di Ceva occorrerebbero quattro pullman. Poi ci sono gli operai pendolari e ci sono i numerosi anziani (siamo in una zona di montagna, demograficamente «vecchia») che vanno quotidianamente su e giù. Rischi, ritardi e disagi per i 400 viaggiatori della media giornaliera sarebbero insopportabili. E quanto costerebbero alla comunità i contributi alle autolinee private incaricate del servizio sostitutivo?

«Purtroppo manca la volontà politica di salvare la linea» protesta il rappresentante del Psdi, Tropea. Ma la popolazione non sembra disposta a mollare, già si parla di nuove manifestazioni, si stanno mobilitando le segreterie regionali dei sindacati e dei partiti. Il sindaco di Garessio, Luigi Sappa, interviene a nome del suo partito, la Dc: «Plaudiamo a questa iniziativa, porteremo avanti la battaglia insieme». L'on. Sergio Soave del Pci è fiducioso: «Se questa determinazione non verrà meno, e se ci sarà coerenza nell'impegno, sarà possibile mantenere in esercizio la Ceva-Ormea e ottenere che la funzione sociale del mezzo ferroviario venga riconosciuta nei fatti».

NEL PCI

Tutto su Gramsci Manifestazione sull'abusivismo a Gela

Iniziative su Gramsci. Oggi alle ore 21: «Gramsci e la sinistra». Intervengono: Massimo Salvadori, Giacomo Marramao; conduce Arnaldo Bagnasco. Domani 23 gennaio, alle ore 16: «Gramsci e l'industria culturale: senso comune, gusto e società di massa». Intervengono: Alberto Abruzzese, Giampiero Brunetta, Giancarlo Ferretti, Giuliano Manacorda, Giuseppe Petronio, Vittorio Spinazzola, Enzo Siciliano; conduce Gianni Borgna. Domani 23 gennaio, alle ore 18: «Gramsci e la tradizione dei comunisti italiani». Intervista a Giuseppe Chiarante; conduce Liviana Iotti di Telereggio. Reggio Emilia - Sala convegni Hotel Astoria.

Convegno. Convegno nazionale promosso dal Pci su: «Superare l'abusivismo e l'edilizia legale selvaggia, garantire il diritto alla casa e all'ambiente» il 23 e 24 gennaio a Vittoria-Gela-Catania. Per oggi 22 il programma prevede una visita guidata di Vittoria. Domani, al Teatro comunale dibattito con, fra gli altri, Lucio Libertini e Giovanni Berlinguer. Domenica 24, manifestazione di massa a Gela con Giovanni Berlinguer, Luigi Colajanni e Lucio Libertini.

Convocazione. I deputati comunisti sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA alle sedute di oggi venerdì 22 gennaio.