

l'Unità

Giornale del Partito comunista italiano fondato da Antonio Gramsci nel 1924

Miliardi per la Calabria

CARLO SMURAGLIA

Con un recentissimo provvedimento, il Consiglio dei ministri ha stanziato 750 miliardi, da spendere in tre anni per opere pubbliche in una delle zone più diseredate e disastrose della Calabria...

stesso si deve dire per la Sicilia) è al di là dello stesso concetto di urgenza e richiede interventi immediati. Ce lo dicono non solo le risoluzioni del Consiglio superiore, che pure lo stesso ministro della Giustizia ha sempre dichiarato di condividere...

E' in questo contesto, che arriveranno i miliardi del provvedimento per Reggio: ed è ovvio che essi, accanto ai loro connotati positivi, potranno avere anche risvolti negativi o comunque di estrema pericolosità. Quando arriva il denaro per opere pubbliche, la mafia corre, si infiltra, cerca di realizzare nuovi affari e profitti, anche a costo di vittime e di sangue...

La proposta, tuttavia, ha incontrato resistenze. In una nota del ministro della Giustizia, pubblicata sui vari quotidiani il 24 giugno scorso, si legge che l'idea di un provvedimento straordinario e speciale per Calabria e Sicilia è da scartare, sia perché esso rappresenterebbe una novità nella storia legislativa in materia...

Ma se è così, non c'è tempo da perdere ed occorrono interventi risanatori, anche per la giustizia, di immediata efficacia. Né sono prospettabili serie difficoltà per la copertura dei nuovi posti, in termini solleciti: in effetti, per un numero così limitato di magistrati, non vi sono difficoltà, essendo sufficienti i concorsi che ora si stanno svolgendo a ritmo assai accelerato...

Certo, la giustizia è in crisi in tutta Italia ed è indubbio che si rendono ormai necessari, con urgenza, provvedimenti di ampio respiro per risanarla. Non basterà certo l'aumento di un certo numero di posti in organico, ma occorrerà adeguare le strutture, alleggerire il carico della giurisdizione trasferendo non poche controversie ad un giudice non togato...

È dunque soltanto una questione di volontà politica, quella che si pone: essa non può essere solo enunciata, ma deve essere dimostrata con i fatti; questa, per la Calabria, è un'occasione davvero importante per cambiare qualcosa, per contribuire al risanamento di una società e di strutture pubbliche e sociali così fortemente degradate, per impedire che l'erogazione di fondi straordinari per Reggio si risolva in una nuova guerra di cosche e in una nuova catena di delitti o addirittura finisca per orientare flussi notevoli di denaro nelle tasche dei potenti e dei vecchi e nuovi ricchi, lasciando insoddisfatti le attese dei cittadini per bene ed abbandonando all'antica disperazione i diseredati, i quali che hanno il più basso indice di reddito e quelli che continuano ad allungare paurosamente l'elenco dei disoccupati, in una zona in cui il tasso di disoccupazione rappresenta già un tristissimo record non solo per l'Italia, ma addirittura per l'Europa.

Ottomila risposte a 23 domande di un questionario della Fgci nazionale e un commento a caldo di Pietro Folena



Così i giovani disegnano il nuovo Pci

Com'è nata l'idea di un questionario sul «nuovo corso»? Nelle sue prime interviste televisive, appena eletto segretario, Occhetto ha rivolto un appello ai giovani: venite, costruiamo insieme il nuovo Pci...

Che cosa chiedono i giovani al «nuovo corso» del Pci? La Fgci ha distribuito ai visitatori della sua festa nazionale (che quest'anno si è svolta a Milano) un questionario con 23 risposte possibili. I risultati (che sono pretesi «scientifici»), ma offrono interessanti spunti di analisi. Pietro Folena, segretario della Fgci, commenta con l'Unità i risultati definitivi.

Ma c'è chi dice, anche nel Pci, che la Fgci rincorre gli emarginati di tutti i tipi e si scorda dei giovani «veri»...

FABRIZIO RONDOLINO

ma, se devo dirlo con una battuta, il «nuovo corso» è davvero un'operazione copernicana. La concretezza delle proposte dev'essere alla base dell'azione politica.

Le risposte che ha ricordato ora sono anche i temi su cui più la nuova Fgci si è impegnata in questi ultimi anni. Vuol dire che c'è una sintonia fra giovani e Pci?

Non credo ci sia ancora una sintonia piena fra quello che facciamo e quello che pensano i giovani. Ma certo esiste un raccordo fra l'organizzazione «tematica» che si è data la Fgci al Congresso di Napoli e il sentire dei giovani generazioni. In questo senso si può dire che le scelte della Fgci escano confortate dai risultati del questionario.

Con un'eccezione, però: «Depenalizzare le droghe leggere» ha avuto soltanto 183 voti, eppure si tratta di una richiesta della Fgci. Tra l'altro questo dato conferma l'ultima indagine lanciata da una ricerca analogica condotta a Torino.

Mi pare che sia avvenuta una profonda trasformazione di costume. Da un lato lo «spicciolino» è accettato di più, ha perso la carica trasgressiva che aveva tra le giovani generazioni. E si preferisce porre l'accento su valori positivi piuttosto che su aspetti che sono in parte più quella carica ideologica che avevano in passato. Dall'altro lato, però, questo risultato, al di là della specificazione «droghe leggere», è un segnale preoccupante di caduta di solidarietà verso i tossicodipendenti nel loro complesso. La cultura del corpo «sano», diffusa anche in Italia, produce un rigetto del «diverso».

La risposta che ha vinto è «Lottare di più»: 1586 voti. Mi sembra però che sia la risposta più generica, forse anche un tantino ideologica...

Secondo me «lottare di più» è il sostantivo, mentre le altre risposte «vincenti» sono gli aggettivi che lo specificano e lo approfondiscono. In altre parole, il senso della «lotta» è definito e qualificato da valori (la non violenza) e da scelte concrete: l'ambiente, la naja, il lavoro. Ma c'è un altro elemento importante in questa risposta: il bisogno di vedere di più il Pci nella società e nei suoi conflitti. Le voci di questi ultimi anni hanno visto il Pci a volte in ritardo, a volte addirittura assente.

Un proposito di lotta: il «Popolo» ha scritto che in questa Fgci c'è poca classe operaia. È un'osservazione discutibile. Non siamo presenti come dovremmo là dove le contraddizioni sono più dure, nelle fabbriche, sui luoghi di lavoro: questo è vero, ed è un nostro limite. Ma le risposte che chiedono il salario minimo e la riforma dei contratti di formazione lavoro testimoniano un impegno in quella direzione.

L'esperienza positiva che la Fgci ha svolto in questi anni non viene negata da nessuno. Eppure si ha l'impressione che il Pci non se ne occupi più di tanto.

È questo il limite più grande della nostra esperienza da Napoli in poi. La nostra autonomia e il nostro rinnovamento hanno inciso poco nell'arricchimento politico-culturale del partito. Ci sono le eccezioni, per esempio il nucleare, ma credo che oggi si debba fare un passo avanti, nel Pci e nella Fgci: individuare una chiave di lettura, un profilo unitario, politico e culturale, che intrecci gli ideali con i progetti concreti. È questa la scommessa del «nuovo corso», ed è qui che la Fgci vuole impegnarsi.

Intervento Se per gli aerei paga Nordio, chi paga per i treni?

FABIO CIUFFINI

Le cronache dei quotidiani traboccano delle vicissitudini e dei tribolli di chi viaggia in aereo. Oltre ventimila viaggiatori al giorno, prigionieri degli aeroporti, invidiano segretamente chi, rinunciando alle vie dei cieli, arriverà certamente prima di loro. Peggio pare che stiano quelle poche decine che a bordo di aerei privati «executive» poterono per qualche tempo liberamente e velocemente da un capo all'altro d'Italia, Africa, Europa (colazione a Torino, pranzo di lavoro a Bruxelles, cena a Tunisi al lume di candela). Del milione di persone che ogni giorno si muovono in treno, si parla invece meno. Sono quaranta volte di più di chi viaggia in aereo, ma i loro problemi contano cento volte di meno. Enzo Forcella ha fatto un'accurata statistica su quanto si parla dei mezzi di trasporto sui vari giornali ed ha scoperto che il treno e i suoi problemi sono praticamente ignorati. Eppure i problemi del treno sono vecchi di quarant'anni almeno, da quando cioè divenne evidente che i binari, le stazioni e i treni, così come oggi le aeree, gli aeroporti e gli aerei, erano del tutto insufficienti a soddisfare la domanda di trasporto in quantità e qualità.

Treni merci, treni pendolari e treni a lunga distanza ancora oggi sono costretti a disputarsi gli stessi binari della fine dell'800... Questo perché anni si è pensato che il treno fosse un modo «intrinsecamente» vecchio e obsoleto (per di più affidato ad un personale potenzialmente sovversivo; vuoi mettere una hostess sorridente, con il biecchetto «chemiot?», Giapponesi prima e francesi poi dimostreranno, invece, che il treno veloce (250-300 km/h) sulla distanza sotto 500 km è imbattibile sotto tutti i punti di vista: velocità, pontualità, sicurezza. Ma in Italia si è preferito lo stesso dedicare tempo e soldi ad altri modi di trasporto, ad altri interessi... Così il treno cominciò a sparire dalla testa della gente, soprattutto da quella della gente «bene» (di un'indagine Censis condotta tra chi viaggia in aereo risulta che il 60% degli intervistati non è mai salita in treno) in favore dell'aereo e della strada.

Ma strada (in città e fuori) è in stato di evidente congestione. Eppure anche di quei venti milioni o giù di lì che si spostano quotidianamente in auto, si parla poco. Il fatto è che una distorsione della scala dei valori evidenzia non i problemi dei più, ma quelli dei più potenti. Infatti le statistiche ci dicono che chi viaggia in aereo è un dirigente, o un funzionario con più di 50 milioni annui di reddito, o un uomo di 40 o 60 anni, è laureato, lavora nel settore dell'industria (privata o dello Stato), fa parte quindi della classe dirigente. Inoltre il 70% di coloro che viaggiano in aereo non pagano il biglietto ma se lo fanno pagare da qualcun altro, ci si scandalizza perché il pendolare da Frosinone a Roma paga solo mille lire al giorno. Ma il megadirigente che gira in aereo-taxi viaggia del tutto gratis. Per lui pagherà l'azienda (magari di Stato)

che a sua volta scalerà il tutto dalle tasse. Naturalmente, come sempre, non mancano consigli che in buona sostanza consistono nella aeroportizzazione forzata del paese. Altrimenti come resistere ai problemi posti dalla deregulation, cioè dalla eliminazione di tutte le regole poste a tutela dei diritti dei cittadini utenti a tutto vantaggio delle imprese. Ma chi ce lo ha ordinato, il dottore? E, neanche a dirlo, dalla magica scadenza europea del 1992?

Comunque il tutto a qualcosa è servito, se Gerardo Chiaromonte, bloccato in un suo viaggio aereo a Taranto, ne ha fatto un argomento da editoriale di prima pagina, riconoscendo che «in verità, è il complessivo sistema dei trasporti che costituisce oggi un'emergenza grave per la nazione e la democrazia». Io sono d'accordo con Chiaromonte, perché sono da tempo convinto che occorra un sistema integrato di trasporto e che tutti i problemi di oggi nascano da quei problemi.

S e buona parte (forse quasi i due terzi) di quelle ventimila persone al giorno andassero in treno veloce, impiegando non più di quanto impiegano oggi, in molti casi impiegando di meno (già oggi il treno è più veloce dell'aereo su molte vie tipo la Roma-Frosinone, la Bologna-Taranto, l'aereo servirebbe solo se la percorrenza superasse i 600 km dove sicuramente «risulterebbe» più vantaggioso per l'utente, l'auto servirebbe per andare in vacanza, o in campagna, le merci potrebbero muoversi con i sistemi combinati strada-rotaia, eccetera.

Invece il rischio è che dai guai aeroportuali di oggi (come sull'ecatombe da traffico di un anno fa che ha fruttato 28.000 miliardi di finanziamenti alle autorità) si parta non per realizzare un sistema integrato ma per disintegrarlo completamente: finanziando in via prioritaria magari i problemi (apparenti) di venticinquemila persone, trascurando quelli degli altri e incasinando definitivamente tutto. Il sistema dei trasporti è un «unicum» specie in un paese angusto come l'Italia. Ritagliare una fetta privilegiata è sembrato qualche tempo fa un modo di dimostrare che è stato un rimedio peggiore del male.

Giusto o sbagliato che sia, il vertice dell'Alitalia sta pagando una distruzione. Chi pagherà ora per il ritardo decennale del piano dei trasporti per i ritardi negli investimenti ferroviari, per la clamorosa mancanza di risorse finanziarie, umane, progettuali per il trasporto urbano?

del Consiglio di amministrazione delle Fgci

l'Unità Gerardo Chiaromonte, direttore Fabio Mussi, condirettore Renzo Foa e Giancarlo Bosetti, vicedirettori Editrice spa l'Unità Armando Sarti, presidente Esecutivo: Enrico Lepri (amministratore delegato) Andrea Barbato, Diego Bassini, Alessandro Carri, Gerardo Chiaromonte, Pietro Verzelletti Direzione, redazione, amministrazione 00185 Roma, via del Taurino 19 telefono passante 06/40490, telex 813461, fax 06/4955305 (prenderà il 4455305), 20162 Milano, via Fulvio Testi 75, telefono 02/64401. Iscrizione al n. 243 del registro stampa del tribunale di Roma. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555. Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella Concessionarie per la pubblicità SIPRA, via Bertola 34 Torino, telefono 011/57531 SPI, via Manzoni 37 Milano, telefono 02/65131 Stampa Nigi spa direzione e uffici, via Fulvio Testi 75, 20162, stabilimento via Cino da Pistoia 10 Milano, via dei Pelasgi 5 Roma

Giorgio Bocca, commentando ieri su «Repubblica» il discorso di Occhetto su Togliatti, ha consigliato ai dirigenti comunisti di lasciare perdere le polemiche sul «togliattismo», che debbono fare gli storici, per dedicarsi, dall'opposizione e dal governo, a far funzionare meglio questo paese. Per quel che mi riguarda sono d'accordo. Ma la polemica sul «togliattismo» è usata quotidianamente proprio per delegittimare il Pci come forza di governo o anche come forza di opposizione. E Bocca purtroppo partecipa a questo coro non come storico ma come giornalista impegnato sul fronte della battaglia politica. Lunedì scorso, proprio lui nella nota che settimanalmente appare sull'«Espresso», ha rivendicato i suoi «45 anni di anticomunismo pubblico» per garantire la qualità delle cose che scrive sul passato del Pci. Cose dette da tanti altri senza però l'anzianità di servizio di Bocca e il

TERRA DI TUTTI EMANUELE MACALUSO Quarantacinque anni di anticomunismo un'autentica mistificazione mescolando la «cultura marxista» a cui ha fatto riferimento il Pci con i testi propagandistici e scolastici di volta nell'Urss. Il contributo di Antonio Gramsci e del gruppo dirigente del Pci alla vicenda politico-culturale italiana è un cascame della cultura sovietica? È proprio vero che questo Partito comunista italiano, come dice sempre Bocca, «ha ignorato sistematicamente l'Essere di carne e ossa che stava al centro della storia, l'uomo con le sue memore ancestrali, i suoi istinti, le sue insicurezze, le sue innate violenze»? O il Pci è diventato una grande partito a cui hanno fatto riferimento grandi masse di popolo e tanti intellettuali proprio perché ha saputo mettere l'uomo, fatto di «carne e ossa», al centro della sua visione e la cultura a cui ha fatto riferimento ha espresso quanto di più nuovo c'era nel grande magma della società italiana e nei grandi fiumi del pensiero moderno? Altro che «conformismo di massa» come dice Bocca. Una cosa è vera: noi non abbiamo saputo riproporre nella società di oggi una iniziativa politico-culturale, e una condotta nell'azio-

condanna» del Pci che non ha «riabilitato» Ignazio Silone. È a tutti noto che Silone si trovò a Mosca, in un momento difficile, terribile. Lui stesso aveva votato l'espulsione del partito del «destro» Angelo Tasca. Siamo negli anni '29-'30-31. Quando «tre», Trecco, Leonetti e Ravazzoli, ruppero col partito, dissentendo dalla «svolta» del '31, Silone non li segue, ha dubbi, incertezze, fa autocritiche. Poi si risolve a lasciare anche lui il Pci e approda nell'«area socialista». Fu la sua una scelta politica tormentata e rispettabile. Nei suoi confronti in periodi in cui la lotta politica era asprissima si diedero giudizi certamente ingiusti e si usarono frasi sprezzanti e offensive che rivelano il segno dei tempi. Nella «Storia del Pci» di Paolo Spriano i fatti sono ricondotti alla verità storica. Silone fu anche scrittore e i suoi primi libri «Fontanamara» e «Vino e pane» a me piacquero molto ma non a criticare come Carlo Bo e Luigi Russo che al «progresso» sono stati bollati come «servi di Togliatti». È bene ricordare che uno dei «tre», Alfonso Leonetti, che fu anche direttore de l'Unità, rientrò, negli anni '60, nel Pci, collaborò al giornale, tenne rapporti effettivi con tanti di noi sino alla morte. Anche questa fu una scelta. Leonetti, come Valdo Magnani, rientrarono nel Pci senza fare autocritiche e senza chiedere scuse, laceramente. Avevano capito che il Pci aveva lasciato alle sue spalle una triste e terribile eredità che veniva da lontano e si sentirono a loro agio. Ora invece siamo tornati al processo che si svolge, alle condanne e alle scomuniche. Incredibile! Stando così le cose, forse assisteremo al processo per «riabilitare» martiri come Lucio Colletti, Saviero Vertone e Giuliano Ferrara il quale già indossa la toga e fa processi.