

Per i rifiuti solo decisioni demenziali

MARIO DI CARLO*

In questi ultimi tempi nella nostra area metropolitana stanno arrivando al pettine alcuni grandi nodi della vivibilità civile. Il primo è sicuramente quello del traffico e l'altra è l'annosa questione dello smaltimento dei rifiuti.

Per decenni, l'automobile è stata il simbolo dell'idea di progresso e di benessere familiare, oltre ad essere il mezzo per aumentare la mobilità. Questo simbolo oggi si è però caricato di numerosi significati negativi: dal traffico che congestionando le città piccole e grandi ha ridotto considerevolmente la nostra mobilità urbana, spesso paralizzandoci completamente; all'inquinamento atmosferico che ci avvelena; a quello acustico che minaccia la nostra salute psichica; alla progressiva cementificazione del territorio legata alla costruzione di nuove strade o autostrade per fare stare «ferme» o camminare qualche volta un sempre maggiore numero di automobili.

Tutte le cose che possiamo fare in concreto perché la condanna all'automobile non sia senza appello si possono riassumere in una semplice regola: l'automobile deve tornare ad essere soltanto un mezzo di trasporto fra i tanti e non il mezzo di trasporto. Questa regola, che sembra scontata, è molto difficile da attuare in tempi brevi. Cosa fare, dunque?

Innanzitutto è necessaria la riduzione del traffico privato nelle città, la chiusura dei centri storici e la creazione di isole pedonali in periferia, il potenziamento del trasporto pubblico con l'introduzione di nuovi mezzi meno inquinanti e meno costosi, di tram e autobus elettrici e di metropolitane leggere ed il disaccoppiamento dei percorsi per i mezzi pubblici da quelli privati. Enumerate così sembrano le solite litanie, trite e rinite, inadeguate a farci raggiungere risultati soddisfacenti. Ma è proprio così? Ricordo per averle vissute in prima persona le facili ironie e gli sfottimenti che abbiamo subito come Lega per l'Ambiente quando ci siamo battuti a fondo per avere almeno un primo straccio di pista ciclabile a Roma. Ebbene fate ora una passeggiata la domenica nei pressi della pista ciclabile e vedrete migliaia di ciclisti che la utilizzano. Certo lo fanno solo la domenica perché la pista, visto il suo percorso, non può essere utilizzata che per svago. Non abbiamo contrastato, a differenza di altri, la piccolissima metropolitana leggera del Flaminio, anzi l'abbiamo appoggiata e richiesta con forza, ed avevamo ragione visto che è un mezzo molto usato e soprattutto ben usato. Sono solo piccoli esempi di successi nella lotta alla diversificazione dei mezzi di trasporto, purtroppo, sono piccoli perché è una strada che i nostri amministratori non vogliono percorrere fino in fondo.

La grave crisi dello smaltimento dei rifiuti ha diverse spiegazioni. Quella più gettonata negli ultimi tempi è la difficoltà di arrivare alla localizzazione di nuovi impianti, stante le proteste delle popolazioni interessate agli insediamenti. Alcune di queste sollevazioni hanno una scarsa credibilità e sono, sostanzialmente, la difesa di piccoli egoismi localistici. Moltissime di esse sono il frutto di una migliore capacità di contrastare le decisioni, spesso demenziali, che le nostre amministrazioni pubbliche prendono su questi argomenti. Ci si riduce a sanare un vecchio buco pieno di rifiuti aprendovi una discarica più grande assicurandosi così nuovi volumi di smaltimento. Vediamo dei casi concreti. Secondo il piano regionale approvato ormai ben cinque anni orsono, ci doveva essere a Roma un impianto di cogenerazione che trattava circa 800 Tg di sovrall. Dei due impianti di recupero-riciclaggio, necessari a fornire «sovrall», cioè quel combustibile che dovrebbe essere incenerito nel cogeneratore (l'inceneritore capace di produrre anche energia e vapore), non si è più parlato, non si sono individuati i siti di localizzazione, non si sono progettati, né tantomeno si sono realizzati.

Nel contempo invece si lavora alacremente soltanto per dare vita all'impianto di cogenerazione con la segreta speranza di bruciarvi i rifiuti così come senza preselezione. Ancora funziona l'inceneritore dei rifiuti ospedalieri, nell'area di Malagrotta. Questo è una baracca fuorilegge, che va avanti a forza d'ordinanze sindacali e di miracoli di gestione effettuati dall'Annu, mentre il nuovo progetto ha difficoltà a diventare realtà: difficoltà incomprensibili visto che la procedura amministrativa è stata terminata da anni ed ha previsto anche una sperimentazione di valutazione d'impatto ambientale. Contemporaneamente spunta un nuovo inceneritore a Tor Vergata, fuori da ogni previsione di piano regionale, uscito da un cappello di prestigiatore che lascia però intravedere la testa che ha preso il provvedimento.

«Veniamo alle aree di Pomezia e di Canale Monterano. Qui il presidente della Regione Gigli attraverso la solita ordinanza «contingibile ed urgente» vi localizza due discariche per gli Rsu. Peccato che su queste due aree insistono due acquedotti: quello del Carano e quello del Mignone. Il Comune di Civitavecchia offre un'altra area alternativa ma non viene presa in considerazione senza spiegarci il perché, facendoci sospettare che non sia spiegabile in modo chiaro e trasparente. Non si vuole proprio capire che non è con l'astuzia che si possono risolvere questi problemi del traffico e dello smaltimento dei rifiuti, ma che essi debbono essere affrontati e risolti con un salto di livello in termini di gestione.

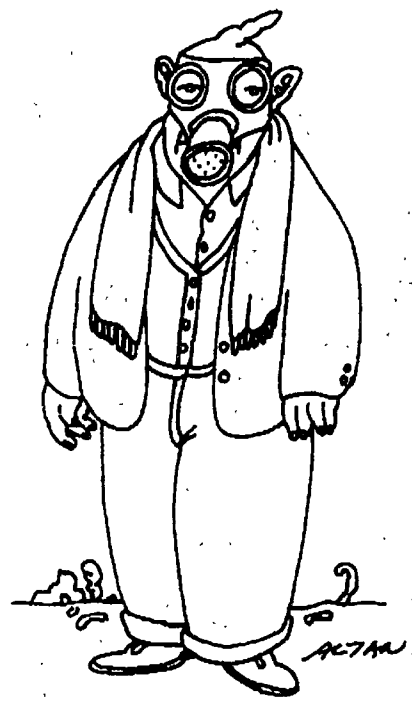
*della segreteria nazionale della Lega ambiente

lettere interventi

Se lo smog val bene un seggio

GIORGIO NEBBIA*

SE MI SI OTTURANO I FORELLINI DEL FILTRO È LA VOLTA CHE M'INCAZZO DAVVERO.



Fra tutte le città della Terra credo che poche siano sbagliate come Roma: una città che risale a duemila anni fa, che viene periodicamente invasa da turisti alla ricerca di bellezze storiche e da pellegrini in visita al capo di uno Stato straniero insediato dentro la stessa città; una città sede di due gigantesche strutture parlamentari, dei ministeri, delle direzioni di banche e industrie e centri di affari. Una città investita da un flusso quotidiano di pendolari che ammonta a centinaia di migliaia di autoveicoli e a milioni di persone. Che ai re piemontesi piacesse di installare la propria capitale dirimpetto all'odiato Papa, lo capisco; che a Mussolini piacesse avere la capitale del suo Stato straccione circondato dai ruderi di un impero scomparso da duemila anni, posso anche capirlo. Non capisco invece come, nel mezzo secolo trascorso dalla Liberazione ad oggi, non si sia mai stati capaci di prevedere la congestione del traffico e l'inquinamento in cui adesso naufraghiamo. Tanto più che le soluzioni sono note, anche se sgradevoli: meno sgradevoli, comunque, del caos attuale. La scienza dei sistemi urbani analizza e studia come far muovere il massimo numero di persone nel minor tempo possibile e con il minimo inquinamento. Guardiamo la situazione attuale della città in cui circolano, prevalentemente, automobili private (occupate ciascuna in genere da una sola persona) e i mezzi di trasporto pubblici (taxi, ciascuno dei quali porta poche persone, e autobus che, in media, portano molte persone). La maggior parte delle persone che entrano nella città vi si trattiene alcune ore (negli uffici o nei negozi o a scuola); se sono entrate in città con la propria automobile questa per otto ore resta ferma «da qualche parte». Poiché i parcheggi a pagamento sono pochi e costosi, la soluzione egotistica migliore consiste nell'occupare, gratuitamente, un pezzo di strada pubblica. A mano a mano che aumenta l'uso della strada come parcheggio, diminuisce lo spazio restante per il movimento e quindi diminuisce la velocità degli altri autoveicoli - pubblici e privati - e aumenta l'inquinamento. Tanto è vero che nelle poche strade in cui esiste - e viene fatta rispettare - una corsia preferenziale per i mezzi pubblici di trasporto, questi vanno ad una velocità molto superiore a quella degli autoveicoli privati nella parte rimanente della strada.

L'uso privato e gratuito della strada pubblica come parcheggio è, insomma, una delle più importanti cause della congestione del traffico e dell'inquinamento; eppure chiunque proponga di far rispettare i divieti di sosta e fermata dei veicoli si sente obiettare che prima vanno fatti i parcheggi; in attesa dei parcheggi il traffico raggiunge il caos.

Immaginiamo adesso che, parcheggi o no parcheggi, vengano fatti rispettare i divieti di sosta e fermata. Naturalmente coloro che erano abituati a parcheggiare per tutta la giornata la propria automobile gratis sulla strada pubblica si arrabbiano perché per loro si trattava della soluzione più comoda ed economica. Dal punto di vista della collettività, le strade liberate dalle auto in sosta vengono ad avere una maggiore superficie disponibile per il movimento e il traffico - privato e pubblico - diventa più veloce e diminuisce l'inquinamento. Se gli automobilisti sanno che non potranno parcheggiare gratuitamente vicino alla scuola o al negozio o all'ufficio, saranno indotti a usare i mezzi pubblici di trasporto, più veloci

degli attuali, o si organizzeranno per andare in più persone sulla stessa automobile in modo che risulti più facile e meno costoso trovare un parcheggio. In questo modo diminuisce ulteriormente il numero di autoveicoli privati in circolazione e diventa ancora più veloce il movimento degli autoveicoli pubblici che diventano più accettabili dal punto di vista della mobilità, del costo individuale e dell'avvelenamento collettivo, in quanto diminuisce ulteriormente anche l'inquinamento complessivo. È vero che aumenterebbe l'affollamento dei mezzi pubblici di trasporto: «tale» sovrappollamento è però limitato ad alcune ore del giorno, perché tutti i negozi, uffici e scuole aprono e chiudono alla stessa ora; appena «fuori» dal periodo di massima congestione, che dura circa un'ora la mattina e circa un'ora la sera, l'affollamento degli autobus è già minore. A questo punto è possibile immaginare che l'orario di apertura e di chiusura degli uffici, negozi e scuole sia modificato in modo da distribuire su più ore la richiesta dei mezzi pubblici di trasporto.

Le limitazioni dell'accesso nei centri storici o il suo razionamento mediante l'ingresso a targhe alterne riducono un poco il numero di autoveicoli privati in circolazione nella città, anche se nei periodi di accesso a targhe alterne a Roma i distributori di benzina hanno rilevato una diminuzione anche del 40 per cento nelle vendite di carburante, il che dimostra che effettivamente diminuisce il numero di auto in circolazione e il conseguente inquinamento. L'adozione di marmitta catalitiche e di benzina senza piombo e a basso contenuto di benzene (occorre eliminare sia il piombo, sia il benzene) è utile per diminuire l'inquinamento, anche se l'inquinamento dell'aria urbana deriva essenzialmente dal regime di frenate e accelerazioni a cui sono sottoposti autoveicoli pubblici e privati nel lento traffico urbano. Per diminuire, a parità di mobilità complessiva della popolazione, il numero di autoveicoli in circolazione gli stessi datori di lavoro potrebbero incoraggiare l'uso dello stesso autoveicolo da parte di più persone, o potrebbero essere riservate le corsie preferenziali anche per i veicoli privati che portano quattro persone a bordo (si fa già in Giappone).

Infine, in attesa di un decentramento di cui ci sono ben pochi segni, vanno considerate le possibilità del tele-lavoro; con la diffusione a prezzi accessibili di potenti sistemi di elaborazione dati e delle reti di telecomunicazione, molti lavori di ufficio potrebbero essere fatti dal lavoratore a casa propria o in uffici decentrati, collegati con quelli principali, evitando di contribuire alla congestione e all'inquinamento. Certo, ogni cambiamento è scomodo e costoso e gli amministratori delle città lo evitano per timore di perdere consensi elettorali; i negozianti non vogliono limiti al traffico urbano perché temono di vedere diminuire le loro vendite; gli automobilisti vogliono andare in città nel modo più comodo egotisticamente, senza pagare i parcheggi; i padroni dei suoli urbani temono che un decentramento ne diminuisca il valore. E così, a furia di ignoranza, pigrizia, egoismo, mancanza di fantasia e mancanza di solidarietà collettiva, finirà che le nostre città si fermeranno in una nube puzzolente di sostanze cancerogene, gas velenosi, amianto e metalli tossici.

*ambientalista, senatore della Sinistra indipendente

«Quella banca fa troppo rumore»

Cara Unità, la Banca popolare dell'Etruria e del Lazio ha aperto uno sportello alla circonvallazione Appia. Da allora non siamo più liberi di vivere nelle nostre case un forte rumore cupo ed ininterrotto accompagna giorno e notte le nostre quotidiane attività familiari perché hanno installato un impianto di condizionamento d'aria colossale e spropositato. Le esortazioni ripetutamente rivolte alla banca perché adottasse una soluzione meno rumorosa sono rimaste inascoltate. Ci siamo rivolti alle varie autorità competenti senza alcun risultato. L'unica strada che ci è rimasta è quella delle legge, con i tempi lunghi a tutti noti. E le notevoli spese legali difficilmente sostenibili da famiglie che vivono di stipendio? Loro hanno il proprio ufficio legale e le spese se le scaricano anche dalle tasse. Il benessere di pochi intimi (2-3 impiegati) può prepotentemente prevalere su quello certamente più importante di numerosi nuclei familiari che esasperati non possono vivere serenamente nelle loro abitazioni?

Bruno Invernizzi, anche a nome di altre famiglie

L'automobile e il dissesto delle città

Cara Unità, di ricche sui mali del traffico ne abbiamo ormai lette tante, spesso con decrescente interesse e con motivate perplessità. Ho spesso sostenuto (anche quando ero membro della giunta capitolina e successivamente sulla stampa romana) l'ipotesi delle targhe alterne non come misura estemporanea imposta da transitorie situazioni di emergenza, ma come fattore (non certo esclusivo) di una corretta, seria, organica, politica atta a governare davvero il complesso problema della mobilità urbana. Diciamoci fin in fondo la verità: si continua la politica del non intervento che ci differenzia negativamente anche dal resto dei paesi membri della Comunità europea, poiché si ritengono intoccabili i grandi interessi che sono venuti consolidandosi dentro e dietro il mondo dell'automobile. L'Italia è il paese dove si è privilegiato con criteri più esasperati il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia. Basterebbe considerare ciò che è avvenuto a Roma nello stesso trasporto pubblico collettivo, il paese paga ogni anno un incredibile costo in vite umane per macchinari sempre più veloci e sempre meno sicuri.

Certo si deve e si può fare molto di più in materia di educazione per una circolazione più sicura; si può fare di più e meglio nella produzione legislativa e, se occorre, anche nel momento repressivo. Ma non è lecito far pagare soltanto l'automobilista quando i poteri pubblici non muovono un dito per condizionare e far pagare qualche dovuto prezzo ai grandi centri di interesse e di affarismo che accumulano fortune e profitti attorno all'anarchia della produzione e della concorrenza automobilistica. Si paingono inoperosamente le vittime del sabato sera, quelle dei ponti festivi, quelle dei tamponamenti a catena; ci si allarma quando l'inquinamento nei centri urbani supera i livelli di guardia reagendo con una terapia improvvisata e sconclusionata (targhe alterne), ma non si fa nulla per imporre i limiti di velocità non solo sulle strade, ma sui nuovi modelli in produzione nell'industria; anzi, la pubblicità stampata e televisiva non disdegna affatto di esaltare l'ebbrezza di velocità sempre più elevata.

Le autovetture vengono accessoriate con un'infinità di inutili bardature, mentre si sottovalutano i meccanismi per la sicurezza; si applica il congegno elettrico per l'apertura e la chiusura dei finestrini, ma a differenza di altri paesi europei ci si dimentica di rendere obbligatoria la marmitta catalitica o le segnalazioni luminose antinebbia. Il feticcio dell'auto che fa la manovrata gerarchia dei consumi ha imposto, ai limiti della aberrazione, alle famiglie italiane, nasconde in una santa alleanza tanto l'iniziativa privata, quanto gli enti pubblici.

Il mondo dell'auto è in verità una vacca d'oro dalla quale tutti mungono appetibili profitti: case produttrici, compagnie petrolifere, società autostradali, compagnie di assicurazione, la micro-attività di servizio; nonché le finanze dello Stato (in Italia l'incidenza fiscale sul carburante è ai più alti livelli), la tassa di circolazione aumentata il gettito con l'aumento del parco auto circolante; le grandi opere pubbliche legate alla motorizzazione incrementano consistenti appalti e sciami molecolari di interessi che vegetano nell'area dell'economia criminale, mentre l'introduzione dell'innovazione nei processi produttivi aumenta il fatturato e i profitti; ma purtroppo anche il parcheggio degli cassintegrati e della disoccupazione strutturale congenerata al sistema. In Italia circolano 25 milioni di automezzi. Centinaia di migliaia di altre auto nuove vengono immesse sulle strade ogni anno. Si contano spesso 3-4 auto per ogni nucleo familiare mentre la viabilità urbana è saturata, il piano dei parcheggi è come l'araba fenice, il piano per l'incremento del trasporto pubblico e delle metropolitane di superficie continua ad essere una chimera da agitare solo in campagne elettorali.

Non si fa nulla per gli orari sfalsati ad distribuire più razionalmente il carico della mobilità nei centri urbani; non si fa nulla per contingentare il parco macchine circolante in rapporto alla oggettiva capacità della nostra rete viaria. Così non si governa, così non si amministra! Siamo giunti ad un limite grave della situazione, limite che davvero non si supera con le targhe alterne, ma con reali politiche alternative prima che l'auto, simbolo sacrale del cosiddetto benessere, si tramuti paradossalmente in un autentico de profundis per la qualità della nostra vita.

Olvio Mancini

Fiuggi, così vinse la sinistra...

ANTONELLO BIANCHI*

prencindibili dell'iniziativa di qualsiasi forza di sinistra e di opposizione. Null'altro. La nostra è stata quindi una scelta semplice, ma non facile. Soprattutto nel 1985 quando proponemmo alla città una diversa gestione delle Acque in cui il controllo pubblico fosse più penetrante e decisivo (società mista a prevalente capitale pubblico comunale). Non facile perché si scontrava con diverse ostilità o quantomeno scetticismi del vecchio Pci (allora così consociativo), delle altre forze politiche, degli operatori economici della città, degli stessi lavoratori degli stabilimenti terminali.

Il Pci a Fiuggi peraltro veniva da un ottimo risultato alle elezioni amministrative dell'85: il 20,7% dei consensi. Il Pri, all'epoca ancora sostenitore di una gestione privata, aveva il 9% dei voti. La «Fiuggi per Fiuggi» nelle amministrative del '90 ha ottenuto nonostante le 200 assunzioni (un elettore su trenta) effettuate da Ciarrapico una settimana prima del voto, il 37,2% dei voti. Nel novembre '91 la «Fiuggi per Fiuggi» attraverso una forte trasversalità, ha sfiorato il 50% e la gestione mista risulta condivisa dai due terzi dei cittadini. Ho snocciolato questi dati non per pedanteria storica ma soltanto per sottolineare come il segreto (se c'è) del successo sta nel coraggio, nella chiarezza, nella coerenza intorno ad una proposta. Sulla quale convincere ed aggregare, senza settarismi

ma anche senza rincorrere astratte alleanze politiche, avendo fiducia soprattutto nella maturità e nel senso di responsabilità degli elettori. È chiaro, quindi, che l'operazione «Fiuggi per Fiuggi» è nata molto prima della lista stessa. La coalizione politica è stata il risultato di un progetto politico programmatico mirato, nella sostanza, (ed è stata questa la vera grande vittoria) a fare riproporre la gente della politica e della decisione sull'uso delle proprie risorse.

E dico ciò anche per rispondere all'interrogativo su una possibile esportazione (seppure senza semplicismi) dell'esperienza fiuggina in altri ambiti, territoriali o addirittura nazionali. La «linea Fiuggi» è allora un modello? Non credo che sia un modello nel significato di «soluzione», preferibile ad altre, alla quale ispirarsi. Penso (e scusatemi la presunzione) che in qualche modo sia una necessità. Una via obbligata per la sinistra: la strada di una ricomposizione delle forze progressiste che si propongono in termini unitari, intorno ad un progetto chiaro ed essenziale, alla gente. È una strada obbligata soprattutto dopo l'opportunità in parte sprecata (per deficit di coraggio da parte di tutti) dell'esaurimento del vecchio Pci e della costituzione di una nuova forza della sinistra. È una strada che esclude il Psi? Non esclude il Psi, ma se è il Psi ad autoescludersi (come è successo a

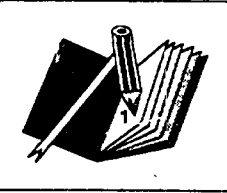
Fiuggi) allora vuol dire che questo partito non si riconosce negli obiettivi di un'alternativa al sistema di potere della Dc non pone come fondanti i fini del rinnovamento morale (del sistema politico e della società civile) di una maggiore pienezza delle istanze democratiche, di una società più giusta, di un'economia meno squilibrata nelle sue diverse direzioni.

Dal mio modesto osservatorio non vedo altre soluzioni da seguire (ripeto: senza facilonerie) l'indicazione che può venire da Fiuggi. Diversamente c'è soltanto un atteggiamento da «innamorato respinto» nei confronti del Psi, un partito che va sanato ma non rincorso, senza ingiustificati assi preferenziali, i quali - se debbono esistere - sono dettati dai fatti, non da archeologiche filosofie nominalistiche. Per concludere, voglio allora rilanciare, Fiuggi è in provincia di Frosinone, una terra ritenuta (a torto o a ragione) feudo della Dc e di Andreotti, una terra in cui è assai emblematica l'occupazione del potere da parte della Dc e l'uso di risorse pubbliche in chiave assistenzialistica per foraggiare clientele o incentivare qualche improbabile e pericoloso pseudo-imprenditore. Esploriamo la possibilità di una candidatura unitaria al Senato. Coalizione politica, diverso sostegno al Mezzogiorno, riforma del sistema creditizio: questi i temi. Chi meglio del professor Giannini? Nelle precedenti elezioni la Dc ha eletto questo collegio l'onorevole Vitalone. Che bella sfida sarebbe tra questi due oppositi emblematici! E ne sono certo: dopo Fiuggi, dalla Ciocciaria arriverebbe un'altra cartolina all'indirizzo del Palazzo: tanti auguri di un sollecito pensionamento, senatore Andreotti. Firmato: la gente!

*segretario Pds Fiuggi Capogruppo Consiliare «Fiuggi per Fiuggi»

AGENDA

Ieri minima 4
massima 16
Oggi il sole sorge alle 7.35 e tramonta alle 17.02



MOSTRE

Canova. Undici sculture in marmo di Antonio Canova, provenienti dal museo Emilage, accanto alle terrecotte barocche della collezione Farsetti e mai uscite dalla Russia sono in mostra a Palazzo Ruspoli (via del Corso 418) fino al 29 febbraio tutti i giorni dalle 10 alle 22.

Guercino. Sette opere del grande pittore emiliano che fanno parte della Pinacoteca Capitolina e sono in mostra presso la sala di Santa Petronilla in occasione del quattrocentesimo anniversario della nascita del Guercino. Musei Capitolini, palazzo dei Conservatori, piazza del Campidoglio. Ore 9-13,30; domenica 9-13; martedì e sabato 9-13,30, 17-20; lunedì chiuso. Fino al 2 febbraio.

Fernando Botero. Grande antologica dal '49 a oggi del pittore di origine colombiana. Oltre ai molti dipinti, in mostra sedici sculture e sessanta disegni. Palazzo delle Esposizioni, via Nazionale 194. Ore 10-21; chiuso martedì. Fino al 2 febbraio.

Il mondo di Eizan. 105 xilografie polimeriche del primo trentennio dell'800, opera di Kikugawa Eizan, pittore giapponese di «belle donne», 40 oggetti in lacca provenienti dal Museo d'arte orientale di Venezia del XIX secolo, simili a quelli raffigurati nelle xilografie. Complesso Monumentale di S. Michele a Ripa, via di S. Michele, 22. Ore 10-13, 16-19; sabato pomeriggio, pre-festivi pomeriggio e festivi: chiuso. Fino al 19 gennaio.

Intorno al Futurismo. Aria di futurismo con opere di Balla, Depero, Prampolini, Dottori e altri. Scuderie di Palazzo Ruspoli, via Fontanelle Borghese 59/a, via del Corso 418. Ore 10-19 (sabato 10-22). Fino al 31 gennaio.

TACCUINO

Maledetta Isabella, maledetto Colombo. Gli ebrei, gli indiani, l'evangelizzazione come sterminio. Il libro di Anna Borioni e Massimo Pieri (Marsilio Editore) sarà presentato domani alle 18 presso la Sala del Cenacolo, ingresso Campo Marzio 42. Interverranno Franco Bassanini, Alessandro Tessari, Federico Zeri, Alessandro Curzi, Oreste Bisazza Terracini e Shalom Bahbout. Presenzierà Elio Toaff.

Il concetto di modernità (il compromesso e la dinamica del moderno): titolo di una conferenza che Agnes Heller terrà oggi alle 18 presso la Fondazione Basso, via della Dogana Vecchia 5. Introdurrà Ferdinando Adornato.

Trio Magico Quartet. Oggi alle 16 presso l'aula magna del Liceo Miani il Trio Magico Quartet si esibirà in una lezione-concerto dal titolo «Siccome ci piace: tra Africa e Brasile un buon motivo per contaminarsi». L'iniziativa fa parte di un ciclo di concerti organizzati dalla Scuola Popolare di Musica Donna Olimpia per festeggiare il suo quindicesimo anno di attività.

Immagini del Qatar. Si è aperta ieri la mostra di fotografie, dipinti e artigianato dell'emirato in occasione della visita di stato in Italia di Sua Altezza lo Sceicco Khalifa Bin Hamad Al-Thani, emiro del Qatar. La mostra è aperta fino al 18 gennaio a Palazzo Barberini (ore 9,30-13,30, 16-19).

Corsi di lingua russa. L'Istituto di cultura e lingua russa, piazza della Repubblica 47, organizza corsi propedeutici gratuiti di lingua russa dal lunedì al venerdì (ore 18-19,20). Per ulteriori informazioni telefonare al 48.84.570 e al 48.81.411.

Il popolamento dell'Agro Prenestino-Tiburino nell'età romana attraverso le ricerche topografiche: è il tema della conferenza che si terrà oggi alle 16 nell'aula magna dell'I.T.C. Botticelli, viale della Primavera 207. Relatore Zaccaria Mari.

Il secolo d'oro del violoncello. Stasera alle 20,30 presso l'aula magna dell'università «La Sapienza» avrà luogo il primo concerto di un ciclo dedicato al secolo d'oro del violoncello. Interpreti Mario Brunello (violoncello) e Massimo Sommenzi (pianoforte). In programma musiche di Schumann, Schubert, Brahms e Franck.

VITA DI PARTITO

FEDERAZIONE ROMANA Sez. XVII: ore 20,30 riunione circoscrizionale a Trionfale. Federazione: ore 16 in Federazione (via G. Donati, 174) riunione del Comitato federale e della Commissione federale di garanzia dell'Area comunista su: «Proposte sull'organizzazione della Federazione» con W. Tocci.

Acotral: ore 16 c/o sezione S. Giovanni Direttore Acotral con A. Rosati. Avviso: oggi alle ore 18 in Federazione riunione dei segretari delle Unioni circoscrizionali con C. Leoni - M. Civita.

Avviso: domani alle ore 18 in Federazione riunione del Comitato federale e della Commissione federale di garanzia con all'Ogdi: Regolamento - situazione politico-organizzativa prima della formazione delle liste - Varie.

Avviso: giovedì 16 alle ore 18 c/o sezione Enti Locali (via S. Angelo in Pescheria, 35/a) riunione dei Garanti Usi su: «Linee programmatiche per le Usi di Roma».

Avviso: giovedì 16 alle ore 15,30 c/o sezione Enti Locali riunione del Coordinamento Psichiatria. Ogdi: Definizione programma attività (con M. Purpura).

UNIONE REGIONALE PDS LAZIO Federazione Castell: Valmontone ore 20 assemblea su situazione politica e tesseramento; Ardea ore 19 Cd; Anzio Falcasche Lavinio ore 19 Cd.

Federazione Chivtavicchia: in Federazione ore 17,30 riunione su Sanità (Cascianelli).

Federazione Tivoli: Bagni di Tivoli c/o Acque Albule ore 18 Comitato federale su criteri per la formazione delle liste (Fredda).

Federazione Viterbo: Grotte di Castro ore 20 assemblea iscritti (Parroncini).

PICCOLA CRONACA

Lutto. È scomparso il padre del compagno Claudio Ruspoli. A Claudio e a tutta la sua famiglia le più sincere condoglianze delle compagnie e dei compagni della Federazione romana Pds e dell'Unità.

NON PER FAVORE MA PER DIRITTO

Dal 15 gennaio il centro per la difesa dei diritti dei cittadini della I circoscrizione è aperto tutti i mercoledì e venerdì dalle 17,30 alle 19,30 presso i locali della sezione del Pds Testaccio Via Nicola Zabaglia - Tel. 5746259

I cittadini potranno chiedere informazioni in particolare sui seguenti temi:

- SANITÀ
- LEGISLAZIONE E PRATICHE DI ASSISTENZA SOCIALE
- RAPPORTI CON LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE
- NORMATIVE SUI DIRITTI DELLE DONNE
- CONSULENZA SULLA CASA E SUGLI SFRATTI



PDS I Circoscrizione