

Il sindaco non è riuscito a privatizzare e dalla Finanziaria non arrivano aiuti. Le promesse non mantenute le pagano anziani e disabili

Albertini taglia e Milano tira la cinghia

Carlo Brambilla

MILANO Una volta si chiamava «austerità». Ora si chiama «operazione necessaria, come fa un buon padre di famiglia quando deve scegliere». Il sindaco di Milano Gabriele Albertini, anche dopo l'infruttuoso colloquio con Berlusconi ha varato la manovra meneghina: un bel taglio del 2 per cento alle spese correnti. E così Milano è piombata in piena austerità, altro che storie. La ricaduta di quel taglio avrà conseguenze pesanti e in alcuni casi forse anche drammatiche nel campo sociale. Come sempre. Concretamente vuol dire nell'immediato: meno assistenza agli anziani e handicappati. Con corollario (si fa per dire) di sospensione delle opere pubbliche e del probabile blocco del turnover dei dipendenti comunali. Corrono voci poco confortanti anche sulla gestione degli asili nido municipali.

Austerità dopo le promesse, in perfetto stile berlusconiano, ai milanesi: due linee nuove della metropolitana, i prolungamenti dei percorsi attuali, la megaristrutturazione della Scala, il pomposo annuncio di realizzazione della Biblioteca europea multimediale. Ma la realtà è (e sarà) tutta un'altra cosa. Dopo i tagli dello scorso anno al comparto della cultura, ora la disfatta si profila a 360 gradi. Albertini, per la verità, si è spesso lagnato in alto loco, là dalle parti del Governo: «Avete abbandonato Milano». In effetti dalla Finanziaria non arriverà nulla, nonostante le promesse di Berlusconi (e dai) che si è accorto che pure lui ci impiega il doppio del tempo per arrivare in auto da Milano ad Arcore.

E pensare che mai Governo della Repubblica fu composto da tanti milanesi o lombardi. E questo pare proprio essere l'ossessione del sindaco: vatti a fidare degli amici. Un'ossessione che l'ha convinto a convocare l'ennesima riunione d'emergenza per il 7 ottobre

prossimo a Palazzo Marino: convocati sono tutti gli eletti del Polo di Milano e dintorni. Il Cavaliere avrebbe già assicurato anche la sua presenza. Albertini si lamenta: «Non ci sono soldi. Non sono riuscito a privatizzare Sea e Aem. Quindi taglio». Una domanda: ma di chi è la responsabilità? Lui scarica: «La congiuntura sfavorevole. Cercheremo di rinunciare a tutte le spese superflue degli assessorati». E dopo che sono andate deluse tutte le previsioni, Albertini ha deciso di consegnare il futuro della città nelle mani di Berlusconi. Dice: «Anche se il presidente del Consiglio deve tenere conto delle esigenze generali del Paese, da buon padre di famiglia ha dato l'assicurazione che ascolterà la voce di Milano. Verrà personalmente a farlo, come segno di grande attenzione». Ottimismo alle stelle.

Ma contro la logica del «buon amministratore di condominio», ora disperato, si è scagliata l'opposizione. Il capogruppo Ds a Palazzo Marino non ha usato giri di parole:

«Se la situazione economica italiana non permette nulla di buono per il prossimo anno, le capacità gestionali e previsionali della giunta Albertini appaiono veramente disastrose. Il taglio del 2 per cento di tutte le spese correnti, preventivate solo pochi mesi fa, la dicono lunga sull'efficienza di questo gruppo di amministratori di condominio». In effetti forse Milano merita qualcosa di più di un amministratore di palazzi, forse merita qualcuno che sappia davvero fare della strategia dello sviluppo se non proprio un'arte, almeno una certezza.

Anche dalla Cgil arrivano note preoccupate: «I servizi sociali sono a rischio. Quando si taglia e basta non è una procedura accettabile. Esistono anche criteri e scelte». Già, ma questa sarà la seconda e prossima puntata della «new austerità». Dove colpirà la scure? Nella città della Moda, dei grandi interessi o nei meandri del disagio e della sofferenza? Si accettano scommesse...

Polizia segreta padana al lavoro

laPADANIA
LA VOCE DEL NORD



Mestre, il passante si fa senza gara

L'Anas assegna i lavori ad Autostrade Spa. L'Europa potrebbe bloccare i lavori

Massimo Solani

ROMA Inizieranno nel gennaio del 2004 i lavori per la costruzione del Passante autostradale di Mestre: un'opera molto importante che permetterà di decongestionare l'enorme flusso di traffico che quotidianamente intasa la tangenziale. Il via lo ha dato ieri il Consiglio di amministrazione dell'Anas approvando i nuovi piani finanziari delle tre società concessionarie (la Autostrada Spa, le Autovie Venete e la Padova-Venezia) che si occuperanno della realizzazione dell'opera. Sarà invece l'Anas a farsi carico della costruzione del tunnel di nove chilometri sotto la tangenziale di Mestre. Una decisione importante, se non fosse però che l'operazione tutta potrebbe rischiare il blocco da parte della Ue. Per la realizzazione dei 33 chilometri infatti (costo 700 milioni di euro di cui 113 da fondi pubblici) l'Ente nazionale per le strade non ha indetto nessun bando di corso e ha affidato l'opera ai tre concessionari già presenti sul territorio, in «proseguimento» dei tratti di loro competenza. Una assegnazione fatta ignorando totalmente le ammonizioni dell'Unione Europea e del governatore del Veneto Giancarlo Galan che pretendevano una gara di appalto aperta a tutti i concessionari europei.

Una vicenda che, insomma, potrebbe molto probabilmente diventare oggetto di una procedura di infrazione da parte della Ue che potrebbe addirittura sollevare la questione di fronte alla Corte di giustizia per violazione delle norme per la concorrenza, bloccando l'opera e costringendo l'Italia a pagare i danni ai potenziali concorrenti esclusi. Incurante di tutto questo l'Anas ha provveduto ad assegnare l'appalto approvando i nuovi piani finanziari delle società. Un atto che oltre a «regalare» la costruzione dell'importante infrastruttura ai concessionari spalpana le



Una domenica senza le auto nel centro storico di Roma in una foto d'archivio

Maurizio Brambatti/Ansa

porte alla richiesta di aumento delle tariffe autostradali (giustificabile con la crescita degli investimenti, da sempre finanziati con i pedaggi autostradali). Una possibilità che ha già suscitato le proposte del senatore di sinistra Paolo Brutti, che annunciando di voler presentare in merito un'interrogazione parlamentare ha sottolineato la stranezza di una «procedura che va in senso contrario rispetto a quanto indicato dall'Unione Europea. Una operazione

ha spiegato - condotta col solo obiettivo di ingrassare i piani di investimento delle società autostradali, e acconsentire alla richiesta di aumenti tariffari».

Ma in tutta questa vicenda ci sono coincidenze che non possono non destare curiosità: al vertice dell'Anas (azienda di proprietà del ministero per le Infrastrutture), infatti, siede oggi Vincenzo Pozzi, in passato amministratore delegato della Rav (Raccordo autostradale della Val d'Aosta), azienda del

gruppo Autostrade (concessionaria dell'Anas) che per la realizzazione del tratto Sarre-traforo del Monte Bianco si avvale della collaborazione della società di ingegneria Rocksoil, azienda di proprietà dei figli del ministro per le Infrastrutture Piero Lunardi. Ultima nota: a volere Pozzi al comando dell'Anas fu proprio Lunardi, che ignorò gli appunti della Corte dei Conti secondo la quale Pozzi non aveva i requisiti per la guida di un ente pubblico.

1357 città del mondo

Domeniche a piedi sempre più popolari

Paolo Hutter

22 settembre, giornata internazionale della città senz'auto: più precisamente, giornata "in città senza la mia auto", traduzione letterale dal francese "En ville sans ma voiture". È stata infatti quattro anni fa una invenzione francese quella della giornata in cui tenere ferme le auto in un'area più o meno estesa del centro cittadino. Prima sperimentazione: 22 settembre 1998. Ma l'anno dopo è stata l'Italia il paese partner che ha contribuito a lanciare la giornata. Adesso quelli che erano tre anni fa i due ministri dell'ambiente (la francese Voynet, l'italiano Ronchi), promotori del 22 settembre sono tutti e due all'opposizione, ma l'iniziativa cresce a valanga.

Nessuno ricorda più per quale motivo sia proprio il 22 settembre, ma la data viene tenuta ferma a prescindere dal giorno della settimana e solo per coincidenza quest'anno è di domenica. (E per purissima coincidenza è in Italia l'ultima delle domeniche ecologiche sostenute e cofinanziate dal Ministero dell'Ambiente, che chi-

de così meschinamente un ciclo aperto all'inizio del 2000.) Ma vediamo come giornata internazionale: le prime edizioni sono state più difficili perché si trattava di fermare il traffico in un giorno ferialo. Quest'anno, un po' grazie alla domenica, ma soprattutto grazie al successo delle edizioni precedenti le adesioni sono cresciute anche al di là dei confini della Unione Europea. Al sito www.22september.org risultano 1357 città partecipanti, tra le quali anche Istanbul, Montreal e Toronto, oltre alle principali città europee. Assente giustificata la Germania, impegnata nelle elezioni politiche.

Non tutte le città aderenti bloccheranno completamente il traffico in centro. Si scoprono sfumature geopolitiche non sempre prevedibili. Ad esempio Ginevra e Vienna si affidano alla chiusura di poche vie e a un appello generale a lasciare a casa l'auto. Bruxelles, invece, fa la prima della classe anche nel blocco del traffico e domenica ferma tutte le auto dalle 9 alle 19 in un'area di 160 chilometri quadrati dove vive più di un milione di persone. (Come i blocchi domenicali antimog della grande Milano in questi

ultimi inverni). Londra blocca il Tower Bridge, sei aree del centro e un pezzo in ognuna delle 18 circoscrizioni. In generale abbondano comunque le iniziative, che a volte si mescolano con quelle locali come la festa sacra a Barcellona. Molte città (ma in Italia solo Ferrara) sono andate dietro a Bruxelles nell'aderire anche a tutta la settimana della Mobilità Sostenibile: non necessariamente blocchi del traffico ma mostre manifestazioni sperimentazioni per tutta la settimana dal 16 al 22. L'ha inaugurata la commissaria europea all'ambiente, Waalstrom, tagliando i nastri di un dirigibile ad aria compressa. Si è impegnata molto la federazione internazionale dei trasporti pubblici locali: in molte delle città coinvolte domenica ci saranno sconti speciali o si viaggerà in più persone con un solo biglietto.

Di questa giornata internazionale della città senz'auto si potrebbe dire criticamente ciò che si dice del 1 maggio, dell'8 marzo e cioè che un giorno all'anno non cambia le priorità della vita sociale. Questo tipo di lamentele sono particolarmente frequenti, chissà perché, quando si tratta di bloccare il traffico automobilistico. Ma che l'idea di ridimensionare l'uso dell'auto in città abbia già un suo giorno celebrativo è notevole. E tutte le ricerche e i sondaggi confermano che l'iniziativa è gradita alla grandissima maggioranza e che serve anche agli automobilisti più incalliti per ritrovare se non il gusto almeno il modo di muoversi con mezzi pubblici, bicicletta, piedi.

Mariagrazia Gerina

Tremonti impone i tagli: classi di trenta alunni, meno insegnanti di sostegno. E la Moratti si appella ai presidi: attenetevi alle strette necessità...

Scuola, dopo il crocifisso arriva il maestro unico

ROMA Prosegue la campagna di «moralizzazione» di Letizia Moratti. Dopo l'imposizione del crocifisso ora il ministro d'accordo con il governo si propone di «moralizzare» niente di meno che la «gestione delle risorse per la scuola».

L'ha annunciato presentando un decreto legge varato ieri dal governo, che contiene - tra l'altro - un appello ai presidi perché stringano la cinghia sugli organici e l'obbligo per seimila insegnanti fuori ruolo di frequentare con urgenza corsi di «ricomposizione». Evidentemente per andare a coprire i posti lasciati scoperti dalle mancati assunzioni. Ma la grande occasione è offerta dalla prossima Finanziaria. L'etica ovviamente è quella suggerita dal ministro Tremonti. Prevede meno classi ma con più bambini, 30 e non più 20 per classe, e tagli all'organico che la rivista specializzata «Tuttoscuola» calcola nei termini di 40mila posti di lavoro in meno. Infine, il ritorno al maestro unico o meglio prevalente. Quello che doveva passare al vaglio della sperimentazione e che invece, secondo le prime anticipazioni, verrebbe decretato già dalla prossima legge di bilancio.

La «vera sperimentazione sono i tagli in arrivo con la Finanziaria», commenta la senatrice Acciarini, capogruppo Ds in commissione Istruzione. E ricorda che il maestro «tutto» come preferiscono chiamarlo a viale Trastevere non sia una novità assoluta della sperimentazione che è ancora ai nastri di partenza, non ancora previsto nemmeno

nella riforma in discussione in parlamento. È il cavallo di Troia - dicono i sindacati - per introdurre altri tagli nell'organico. E tagli fin dal prossimo anno si annunciano

anche per i bidelli (nella misura del 20%), per gli insegnanti fuori ruolo (40%) e per gli insegnanti di sostegno. Attualmente ce ne è uno ogni 132, il governo si propone di

arrivare a uno ogni 145 alunni. «Con la Finanziaria 2003 si prepara una devastazione per la scuola», attacca il segretario della Cgil Scuola, Enrico Panini, ricordando lo

sciopero del 18 ottobre, «la prima grande risposta agli attacchi del governo». Mentre anche la Cisl Scuola annuncia che «risponderà a queste scelte chiamando nei prossimi

la protesta

Reggio Emilia si ribella alla Moratti Nessuno chiede la sperimentazione

REGGIO EMILIA «Rispettare i tempi della maturazione, dello sviluppo, degli strumenti del fare e del capire, della piena, lenta, stravagante, lucida e mutevole emersione delle capacità infantili, è una misura di saggezza biologica e culturale».

Sono parole di Loris Malaguzzi, lo scomparso fondatore delle scuole comunali per l'infanzia di Reggio Emilia, quelle che Newsweek consacrò come «le più belle del mondo» e che rappresentano da tempo un modello studiato ed importato in molti paesi, Stati Uniti in testa.

Se Malaguzzi fosse ancora vivo, avrebbe sicuramente modo di riprendere quei concetti, per commentare criticamente l'ipotesi di anticipazione a 5 anni dell'ingresso dei bambini nella scuola elementare, contenuta nella contestatissima legge di riforma del ministro Letizia Moratti. Non potendolo più fare «papà» Malaguzzi, sono adesso quelli che ne hanno raccolto il testimone - dirigenti, insegnanti, genitori - a guidare la protesta contro la forzatura ministeriale. «Approccio aziendalistico - lo definiscono - con il rischio di inseguire precari guadagni di

apprendimento per ragazzi e bambini».

La protesta si è presto tradotta in gruppi di lavoro, documenti, incontri con parlamentari e amministratori, manifestazioni pubbliche. E in cartoline contro l'anticipo scolastico: «In maggio - racconta Marina Arrivabeni, insegnante aderente al comitato promotore dell'iniziativa - è iniziata la raccolta di firme. In giugno siamo stati ricevuti dal senatore Ascitiuti, presidente della commissione istruzione pubblica del Senato. Gli abbiamo consegnato 11.000 cartoline. E ora abbiamo superato quota 14.000».

Se nelle scuole comunali le idee morattiane risultano molto impopolari, una bocciatura arriva anche dalle private di area cattolica. Marianina Sciotti, presidente provinciale e regionale della Fism (federazione italiana scuole materne) ha ribadito il giudizio negativo della sua associazione ancora in questi giorni. «Siamo preoccupati - dice in sostanza la Fism - rispetto

a provvedimenti che deprivano il bambino di un anno della sua infanzia. È una scelta politica che non ha motivazioni pedagogico-didattiche».

In questo gelo generalizzato, non stupisce che non una sola scuola reggiana abbia chiesto di essere ammessa alla sperimentazione. «È una conferma - commenta Sergio Spaggiari, successore di Loris Malaguzzi alla direzione degli asili nido e delle scuole per l'infanzia comunali - del fatto che questa riforma è sbagliata, sia nel merito che nel metodo. Il ministro ha voluto forzare la sperimentazione in tempi brevissimi, i colleghi docenti avrebbero dovuto discuterne in agosto, a scuole chiuse. Infatti, non se ne è discusso, sono soltanto arrivate sollecitazioni ai dirigenti scolastici per adesioni acritiche, per evitare che la proposta cadesse nel vuoto. Cosa che, invece, è puntualmente avvenuta».

s.m.