

L'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

La faida tra i due maggiori partiti di governo tocca livelli inauditi

Per la P2 Formica accusa la DC Colpo finale al pentapartito?

In commissione ha indicato in Andreotti e nel suo partito la «direzione strategica» e la «matrice intelligente» del complotto - Il ministro degli Esteri: «Tutto qui?» - Piccoli: una manovra carica di conseguenze «destabilizzanti»

Quel sistema è vivo

di EMANUELE MACALUSO

L'INTERVENTO dell'on. Formica alla Commissione P2 non delude le aspettative della vigilia. Il capogruppo del PSI ha lanciato l'ordigno che riduce in polvere i cocci del pentapartito e ha dato, non sappiamo se inconsapevolmente, un colpo a tutto l'impalcato della politica craxiana. Vediamo perché. Il filo conduttore del discorso di Formica porta ad individuare nella DC (ma come hanno fatto dunque a convivere ieri e oggi PSI e DC?); il partito che ha nel suo seno «la direzione strategica» della P2 e di ciò che precede e segue la P2, in Andreotti la «matrice intelligente» di tutto l'intrico eversivo e corruttore che percorre lo Stato italiano in questi anni torbidi. Anni nei quali il PCI ha condotto — come continua a fare oggi — una battaglia decisiva in difesa della democrazia e della Repubblica e contro il sistema di potere della DC. Altro che spettatori non accorti, come dice l'on. Formica.

Il dato nuovo del capogruppo del PSI è l'esaltazione della politica di Moro, della «terza fase», della tormentata ricerca di un equilibrio politico che avesse nel PCI un punto di riferimento. Questo dato non è solo nuovo, ma contraddice tutta la linea seguita dal PSI in questi anni volta a rovesciare quella politica. Formica dice che nella DC convivono due anime: l'anima democratico-popolare che ha lavorato per «la irreversibilità del processo di cooptazione nella direzione dello Stato di forze escluse», e un'altra anima che «il protetto rozzo della cinia e spregiudicata teoria dei due forni» (Andreotti). La teoria, cioè, della intercambiabilità delle alleanze per superare stati di difficoltà e di necessità della DC. Questa zona della DC ha — come dice Formica — utilizzato i servizi segreti e gli apparati dello Stato per fini di potere e li ha utilizzati direttamente con i ministri, e poi radunandoli nelle P2.

Il limite e la strumentalità di questa analisi stonano non nelle cose dette ma in quelle tacite. La teoria dei due forni, della intercambiabilità delle alleanze, dell'uso più spregiudicato del potere è stata l'essenza della politica della DC, del doroteismo, e di quel Forlani che è stato ed è l'alleato più fedele del PSI. Non fu — come dice Formica — il solo Andreotti ad operare la intercambiabilità tra socialisti e liberali nel 1972. Segretario dc e teorico di quell'operazione fu proprio Forlani. E fu lo stesso Forlani che contrastò Moro come candidato a capo dello Stato appoggiando a Giovanni Leone. E fu sempre lo stesso Forlani il punto di coagulo dell'opposizione a Moro e al moroteismo in congressi decisivi con una sponda esterna costituita proprio dal

ROMA — Un durissimo attacco alla Democrazia cristiana, e in particolare a Giulio Andreotti; questo è il succo dell'intervento pronunciato ieri mattina dal presidente dei deputati socialisti Italo Formica davanti alla Commissione di indagine sulla P2. Formica ha fornito una ricostruzione storica di questi ultimi vent'anni, delineando la costante azione eversiva di forze occulte e potenti, sostanzialmente legate e dirette dalla DC o da alcuni suoi settori (è qui ha fatto riferimenti costanti al nome di Andreotti), il cui disegno era quello di invertire i processi politici messi in movimento prima dal centrosinistra e poi dalle fasi successive del progetto di Moro. Formica, nel suo discorso, ha ricordato i nomi di molti scandali e di molte vicende oscure. L'on. Andreotti, informato dell'attacco portato da Formica, ha commentato: «Tutto qui?». SERVIZI A PAG. 3

L'inchiesta armi e droga Il giudice di Trento batte ancora la pista politica

Dal nostro inviato
TRENTO — Il giudice istruttore di Trento Carlo Palermo ha tutte le intenzioni di battere fine in fondo la pista politica che si è ritrovata di fronte mentre stava indagando sul traffico internazionale di armi e di droga (questo nonostante il procedimento aperto al CSM, dopo che il presidente del Consiglio Bettino Craxi aveva presentato un esposto contro di lui). Non appena il pubblico ministero Enrico Cavalleri il 12 aprile scorso gli ha consegnato le proprie richieste di rinvio a giudizio per 43 imputati di traffico di armi, Carlo Palermo ha preso furbic e colla ed ha cominciato ad emendare quelle 50 paginette che, secondo il rappresentante della pubblica accusa, avrebbero dovuto riassumere quattro anni di indagini. Con determinazione, il giudice ha coperto con una ventina di «omissioni» alcune delle osservazioni e dei nomi sottoscritti da Cavalleri. Il risultato di questa operazione, conclusa nella mattinata di sabato scorso, formalmente è coperto dal segreto, data la brutta aria che tira anche al palazzo di giustizia di Trento, dove pare che la lezione del procuratore capo di Padova (che ha imposto il black-out sulle notizie giudiziario) abbia fatto molti proseliti. Le voci, tuttavia e per fortuna, corrono.

La più corposa ed insistente dice questo: nel documento di Cavalleri non compaiono né i nomi di Bettino Craxi, né quel-
(Segue in ultima) Fabio Zanchi

De Mita già pensa al dopo-Craxi E Martelli: «Allora alle urne»

Il segretario dc giudica «fuorviante un "governo diverso" ma anche un "governo forte"»

ROMA — In quanto ha detto ieri l'on. Formica dinanzi alla Commissione P2 ricorrono sicuramente gli estremi perché la DC, accusata di ospitare al suo vertice, la «direzione strategica» del complotto piduista, aprisse la crisi di governo un quarto d'ora dopo l'intervento del presidente dei deputati socialisti. Non l'ha fatto, limitandosi con Piccoli a lamentare accuse «pretestuose e infondate», cariche di conseguenze destabilizzanti», così come Craxi si era ben guardato dall'aprire bocca dopo che De Mita aveva definito «indifendibile» il suo governo e «al limite delle regole democratiche» la presidenza socialista. In questi silenzi paralleli rotti solo dalla polemica di Spadolini contro quello che fu il «partito della trattativa» sul caso Moro), è agevole scorgere la prova

Oggi il governo chiede una ennesima fiducia?

ROMA — Craxi metterà sul decreto la quinta fiducia? La grave decisione potrebbe essere adottata oggi nella riunione del Consiglio dei Ministri, fissata per il pomeriggio: ma, secondo attendibili indiscrezioni, l'avrebbe già annunciata ieri lo stesso Craxi — invitato a colazione a Palazzo Giustiniani — al presidente del Senato Cossiga, presente il segretario generale di Palazzo Madama, Giuffrè. Il governo sembra sia intenzionato a porre la fiducia domani, con la volontà esplicita di spazzare via ogni residuo margine di confronto in aula. Nel colloquio con Cossiga, il presidente del Consiglio avrebbe infatti esercitato nuove pressioni per l'adozione di una linea ancora più dura contro la battaglia dell'opposizione. I comunisti, tuttavia, impegnati a contrastare le preparazioni della maggioranza, sono riusciti ieri a fare slittare ancora di alcune ore l'inizio della seduta-fiume. Nonostante
(Segue in ultima) Giovanni Fasanello

Da domani a Londra il vertice dei «7» sotto la minaccia di una nuova crisi

Si apre domani a Londra il vertice dei sette Paesi più industrializzati del mondo. I capi di Stato che converranno nella capitale inglese si troveranno alle prese con una situazione economica che nelle ultime settimane è andata peggiorando tanto da far temere a breve scadenza l'esplosione di una nuova crisi. Debiti dei Paesi in via di sviluppo e possibilità di una nuova crisi petrolifera sono due mine innescate.
A PAG. 2

Fallito in Cile attentato contro il leader dc Gabriel Valdes

SANTIAGO DEL CILE — È fallito un gravissimo attentato nei confronti del leader dc cileno Gabriel Valdes. Un ordigno esplosivo è stato lanciato la scorsa notte nel giardino dell'abitazione dell'ex ministro degli Esteri ma non è scoppiato. Valdes ha definito il gesto «una nuova azione criminale per cercare di intimidire l'opposizione». L'ordigno è stato disinnescato dagli artificieri della polizia.

Bombardamento irakeno: 600 morti

La guerra s'allarga I sauditi abbattono un caccia iraniano

Secondo fonti americane, gli aerei abbattuti sarebbero invece due - Attaccata dall'aviazione di Baghdad la città di Banch

KUWAIT — La guerra del Golfo dilaga sempre più: un aereo iraniano (forse due, entrambi «Phantom», secondo fonti americane) è stato abbattuto nel cielo dell'Arabia Saudita, un'incursione irakena nel nord dell'Iran ha fatto centinaia di vittime fra i civili, dall'una e dall'altra parte si minacciano rappresaglie e controrappresaglie. Le fonti ufficiali saudite hanno annunciato che alle 12.33 (ora locale, corrispondenti alle 11.33 italiane) un aereo «sconosciuto» è stato avvistato dai servizi radar — forse dagli AWACS americani — al di sopra delle acque territoriali del regno e mentre si dirigeva verso la terraferma. Intercettato e abbattuto ha continuato il suo volo; gli F-15 sauditi lo hanno attaccato e abbattuto. Fonti diplomatiche a Washington sostengono che gli aerei ab-

battuti nello spazio saudita erano due e che si trattava di «Phantom» iraniani. Quasi contemporaneo il drammatico annuncio da Teheran: l'aviazione irakena ha bombardato alle 10.30 locali la cittadina curda di Banch, nel nord-ovest dell'Iran; gli aerei sono arrivati da quattro direzioni ed hanno scaricato le loro bombe mentre la piazza centrale era affollata per la celebrazione della rivolta contro lo scèh, esplosa il 5 giugno 1963 e in seguito alla quale fu esiliato Khomeini. Il bombardamento ha causato — secondo l'agenzia iraniana — la morte o il ferimento di 600 persone e il ferimento di altre centinaia. Teheran ha preannunciato per rappresaglia il bombardamento di undici città irakena, fra cui Bassora, Mirdadi, Kirkuk, Mosul, Amarah ed ha invita-



Gary Hart

Si è votato in cinque Stati Per le primarie ultimo traguardo Mondale sicuro della nomination

In mattinata i risultati definitivi - Decisivo il voto della California e del New Jersey - Incidente all'aereo di Hart

Francisco suggeriranno la nomina ufficiale: almeno 1.967 delegati su un totale di 3.933. Le residue e scarse incertezze riguardano appunto questi numeri: se cioè Mondale potrà sin da oggi annunciare di avere conquistato la quota di delegati che gli garantirà, ancor prima della «convention», la candidatura democratica, oppure se dovrà contrattare con gli altri
Aniello Coppola
(Segue in ultima)

Intervista all'eurocandidato Felice Ippolito Energia, ricerca scientifica test decisivi per l'Europa

«Occorre una pianificazione continentale che non colpisca in modo brutale la manodopera» - Dialogare con i parlamenti
Dalla nostra redazione
NAPOLI — «La CEE, così come è, ha da tempo esaurito la sua forza propulsiva». L'ideale europeistico — così vivo negli anni 60-70 — è dunque destinato ad un irrimediabile tramonto? I contrasti sulla politica agricola, le resistenze della Thatcher, l'assenza di pur minimi punti in comune sembrano confermare questa tendenza. Eppure proprio nel momento di maggior debolezza della Comunità, è possibile rinsaldare l'unità. Non è un paradosso. E la



Felice Ippolito

tesis sostenuta con convinzione da Felice Ippolito, scienziato di fama internazionale, ricandidato come indipendente nelle liste PCI per la circoscrizione dell'Italia meridionale. Costantemente in viaggio tra Milano, Roma e Napoli — le tre città dove si sviluppano i suoi interessi scientifici e politici — con periodi di lunga permanenza a Bruxelles e a Strasburgo, Ippolito è impegnato a partecipare attivamente alla fase più calda della campagna elettorale in seguito ad una ricaduta di una malattia contratta tempo fa. Lo incontriamo all'ospedale Cotugno dal quale sta per essere dimesso per un periodo di convalescenza.
«Ho avuto la fortuna di capitare in una oasi nel caos ospedaliero partenopeo», dice con una battuta. «Sono stato curato con serietà e intelligenza. Anzi, vo-

Nell'interno
«Corriere» Si dimette il vice-direttore? Marittimi precettati Cancellati molti treni
Starebbe per dimettersi il vice direttore del «Corriere della Sera» Roberto Martini. È il primo segno delle reazioni, contrastanti, suscitate nella redazione dalla designazione di Piero Ostello alla direzione. A PAG. 5



Francesco Moser

«Chiuso» lo Stelvio, il Giro sul Tonale
Palermo, 15 mila in corteo con la Cgil
Il Giro d'Italia deve rinunciare alla mitica Cima Coppi; continuando il maltempo, ieri lo Stelvio è stato dichiarato «chiuso» alla corsa dell'ANAS. Il percorso di riserva porterà i giri sul Tonale. NELLO SPORT
In quindicimila hanno risposto all'appello della Cgil palermitana e sono sfilati in corteo. Sotto accusa il degrado dell'industria nell'intera regione e la cattiva amministrazione del Comune. A PAG. 8

Luigi Vicinanza
(Segue in ultima)

CEE Il primo ministro cinese per la prima volta in visita ufficiale alla Comunità

Cina-Europa, dialogo aperto

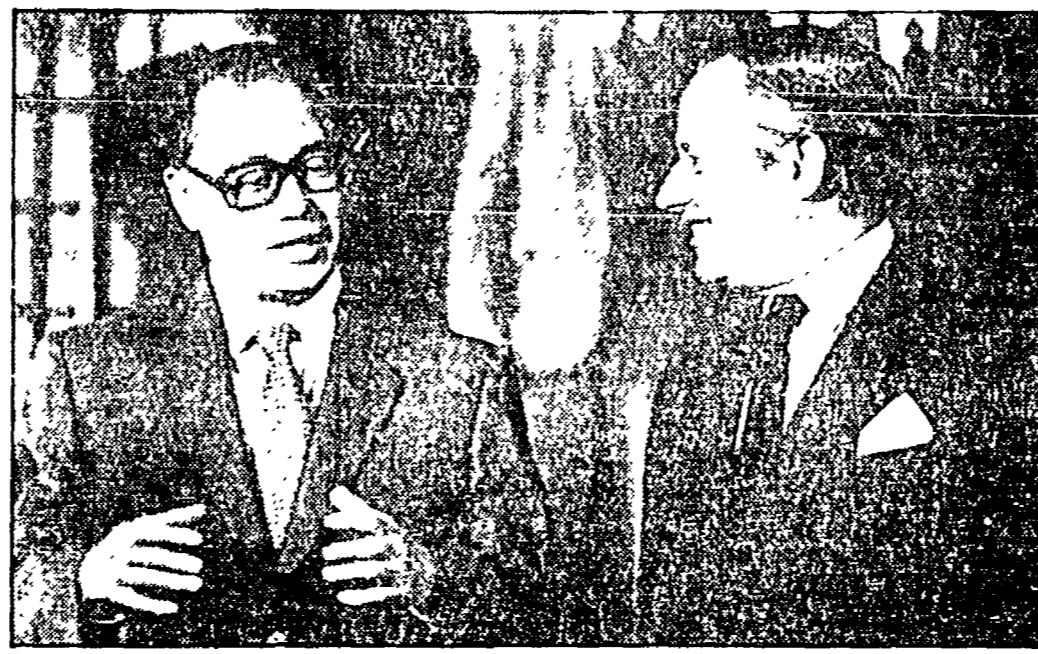
Zhao a Bruxelles parla di scambi e di politica

I «dieci» hanno trovato nell'esponente di Pechino un valido interlocutore - Triplicato in 10 anni il volume dell'export-import

Dal nostro corrispondente BRUXELLES - La modernizzazione cinese ha bisogno dell'Europa...

Il dialogo politico - testamento anche dalla conferenza stampa in cui Zhao ha sottolineato le convergenze di giudizio su molti aspetti della situazione internazionale...

Il volume degli scambi tra la CEE e la Cina, regolati da un accordo che nel 1979 compiva dieci anni, si è quasi triplicato, mantenendosi oltretutto, su una bilancia ragionevolmente in equilibrio...



BRUXELLES - Il premier cinese Zhao Ziyang e il presidente della Commissione Cee Gaston Thorn subito prima del loro incontro «di lavoro»

GINA

Zhang Aiping in Europa e in USA

PECHINO - Il ministro della Difesa della Repubblica popolare cinese Zhang Aiping è partito ieri per Parigi dove si fermerà cinque giorni...

FRANCIA Quattordici liste in lizza si contendono i voti degli elettori per il 17 giugno

Europee: la destra in calo nei sondaggi

Le molte contraddizioni del listone unico diretto da Simone Veil, che comprende giscardiani e chirachiani - Ma ecologisti e radicali ripropongono una alternativa centrista - I neofascisti di Le Pen - In lieve ripresa le liste dei socialisti e dei comunisti

PARIGI - Sono 14 (tre in più rispetto al 1979) le liste che concorrono alle elezioni europee del prossimo 17 giugno in Francia...

Essenziali fanno inviperire la signora Veil mentre la lista ERE (ecologisti e radicali) ripropongono una alternativa centrista da cui è esclusa la figura di François Mitterrand...

In questo quadro, il personaggio che più sorprende e rattrista, per la sua improvvisa metamorfosi, è proprio Simon Veil che ieri si è scagliata contro «la coppia infernale socialista-sadomasochista» facendo rabbrivire i suoi antichi sostenitori moderati...

parte spiega il calo di una lista unica sulla quale Chirac aveva contato, e conta ancora, per ottenere la maggioranza assoluta dei voti...

NEW DELHI - Ad Amritsar infuria la battaglia tra gli estremisti Sikh, asserragliati nel Tempio d'Oro, e l'esercito nazionale indiano...

INDIA Battaglia disperata al tempio dei Sikh Molte decine di morti

PALESTINESI Fallita la riconciliazione fra Assad e Yasser Arafat

COSTARICA Individuato il finto fotografo che attentò a Eden Pastora

FAME NEL MONDO Il governo presenterà un disegno di legge: niente «alto commissario»

SUDAFRICA

Intellettuale contro accoglienze ufficiali a Botha in Italia

ROMA - Un appello al Presidente del Consiglio e al ministro degli Affari Esteri è stato rivolto da un folto gruppo di intellettuali in occasione della visita in Italia del leader sudafricano...

È naturale che il governo sudafricano voglia tentare di trarre il massimo dei vantaggi dall'avvio di una possibile distensione in Africa australe...

Il diritto alla dignità umana e politica dei milioni di sudafricani vittime di discriminazione razziale istituzionalizzata e appoggiate dalle legittime aspirazioni di ricostruzione e pace dei paesi dell'Africa australe...

EGITTO

È morto nel suo ufficio il premier Fuad Mohieddin



Fuad Mohieddin

IL CAIRO - Il primo ministro egiziano Fuad Mohieddin, è morto improvvisamente ieri mattina, stroncato da un attacco di cuore nel suo ufficio. Aveva 58 anni...

Brevi

- Due incendi dolosi a Manila
Torture in Mauritania
Cileno sfugge ad una esecuzione sommaria
Rapito fratello di un ministro salvadoregno

PALESTINESI Fallita la riconciliazione fra Assad e Yasser Arafat

COSTARICA Individuato il finto fotografo che attentò a Eden Pastora

FAME NEL MONDO Il governo presenterà un disegno di legge: niente «alto commissario»

Rinascita newsletter information and editorial list.



Jam-session in diretta per Radiouno

ROMA — Megaserata radio-jazzistica all'Auditorium Rai del Foro Italico, per l'assegnazione dei premi di Radiouno...

stica operazione, l'almofera che si respira è piuttosto anni 50: sembra di assistere a uno di quei radio-programmi con pubblico in sala che fecero la fortuna della Rai nell'età d'oro della radiofonica...

Carlo Mazzarella ci spiega come il jazz fosse, durante il famigerato ventennio, musica da antifascisti, e racconta aneddoti sui suoi incontri con Louis Armstrong...

È guerra tra Karajan e l'orchestra

BERLINO — I berliner philharmoniker hanno inviato a Herbert von Karajan una lettera in cui lo richiamano ai suoi doveri di direttore stabile dell'orchestra...

Il concerto Successo a Roma per il gruppo di Chrissie Hynde

ROMA — C'era molta attesa per il debutto italiano dei Pretenders. Celebrati come uno dei migliori rock band degli Anni Ottanta...



Pretenders stanno facendo una tournée in Italia

Videoguida

Raidue, ore 20.30

Tragedia d'amore in una vigna di uva nera



A pochi giorni dalla «série» di Chianciano, dove è stato presentato di fronte ai rappresentanti delle TV europee, arriva sul piccolo schermo La vigna di uva nera...

Raiuno, ore 20.30

«Il giorno più lungo»: un kolossal per il D-Day



In occasione del quarantesimo anniversario dello sbarco in Normandia, avvenuto il 6 giugno 1944, la Rai ripropone in due parti (la prima stasera, rete 1, ore 20.30) il famoso Il giorno più lungo...

Raidue, ore 18.40

«Starsky e Hutch» contro i quiz e le novele



Il ritorno di Starsky e Hutch: i due imbattibili agenti che hanno già conosciuto momenti d'oro nell'orario più ambito, quello del dopocena, si scatenano di nuovo in TV, ma alle 18.40...

Italia 1, ore 20.25

Gigi e Andrea ospiti di «OK, il prezzo è giusto!»



Gigi e Andrea, i due comici romagnoli, sono ospiti questa sera della puntata di OK, il prezzo è giusto! la trasmissione di Italia 1 condotta da Gigi Sabani...

Nostro servizio

Festival d'Olanda La rassegna di Amsterdam inaugurata da «Ulisse» del gruppo Emile Dubois e da un balletto ispirato all'«Elogio della follia»

AMSTERDAM — La pioggia insistente, l'umido grigiore, non hanno impedito ai flemmatici olandesi e agli schizofrenici turisti che popolano Amsterdam di partecipare al Festival d'Olanda...

musica di The Chaterine Wheel di David Byrne (leader del Talking Heads) e su diverse sonorità di Brian Eno...

I ballerini di Erasmo da Rotterdam



plra un collage musicale che sprilla da Sibellus a Brian Eno, soffre il giovane fillettello della prima coppia e compaiono miti e sogni della nostra società...

Programmi Tv

- Raiuno
10.00-11.45 TELEVIDEO - Pagine dimostrative
12.00 TG1 - FLASH
12.05 PRANZO IN TV - Quattro chiacchiere a tavola giorno per giorno
13.25 CHE TEMPO FA - TELEGIORNALE
14.00 PRANZO IN TV - Telegiornale pubblico
14.05 IL RITORNO DEL SANTO - Telesim
15.03 TOM E JERRY SHOW
15.20 UN'ETA PER CRESCERE
15.30 I RAGGI COSMICI
16.00 SURETY VALLEY
16.25 IL TRIO DRAC - La nova mandibola
16.50 OGGI AL PARLAMENTO - TG1 - FLASH
17.05 JACK LONDON
17.05 DAVANTI AD UN GIURATO - CRONACA: NORD CHIAMA SUD - SUD CHIAMA NORD
18.30 IL GRAN TEATRO DEL WEST - Telesim
19.00 ITALIA SERA - Fatti, persone e personaggi
19.40 ALMANACCO DEL GIORNO DOPO - CHE TEMPO FA
20.00 TELEGIORNALE
20.30 IL GIORNO PIU' LUNGO - Film di Marton, Anakin, Wexli
22.05 TRIBUNA ELETTORALE EUROPEA - Forum europeo del PSDI
22.55 TELEGIORNALE
23.05 MERCATO SPORT - Tennis: Campionato di Francia
TG2 - NOTTE - UGGI AL PARLAMENTO - CHE TEMPO FA

- Raiuno
10.00-11.45 TELEVIDEO - Pagine dimostrative
12.00 CHE FAI, MANGI?
12.05 TG2 - ORE TREDECIME
13.30 TRIBUNA ELETTORALE EUROPEA - Europa flash del PRI
13.35 LA DINASTIA DEL POTERE
14.00 TG2 - FLASH
14.25 TANDDEM - Attualità, giochi, ospiti, videogames
15.45 GIRO D'ITALIA
17.30 VEDIAMOCI SUL DUE
17.30 TG2 - FLASH - DAL PARLAMENTO
17.35 TG2 - SPORTELTA
18.40 STARSKY E HUTCH - Telesim «Giusta rivincita»
METEO 2 - Previsione del tempo
19.45 TG2 - TELEGIORNALE
20.30 LA VIGNA DI UVA NERA - Di Liva De Stefani
22.00 TG2 - STASERA
22.10 HILL STREET BLUES E NOTTE - Telesim
23.05 IN VIAGGIO CON IL POLICE
24.00 TG2 - STANOTTE

- Raiuno
10.00-11.45 TELEVIDEO - Pagine dimostrative
12.00 CHE FAI, MANGI?
12.05 TG2 - ORE TREDECIME
13.30 TRIBUNA ELETTORALE EUROPEA - Europa flash del PRI
13.35 LA DINASTIA DEL POTERE
14.00 TG2 - FLASH
14.25 TANDDEM - Attualità, giochi, ospiti, videogames
15.45 GIRO D'ITALIA
17.30 VEDIAMOCI SUL DUE
17.30 TG2 - FLASH - DAL PARLAMENTO
17.35 TG2 - SPORTELTA
18.40 STARSKY E HUTCH - Telesim «Giusta rivincita»
METEO 2 - Previsione del tempo
19.45 TG2 - TELEGIORNALE
20.30 LA VIGNA DI UVA NERA - Di Liva De Stefani
22.00 TG2 - STASERA
22.10 HILL STREET BLUES E NOTTE - Telesim
23.05 IN VIAGGIO CON IL POLICE
24.00 TG2 - STANOTTE

- Raiuno
10.00-11.45 TELEVIDEO - Pagine dimostrative
12.00 CHE FAI, MANGI?
12.05 TG2 - ORE TREDECIME
13.30 TRIBUNA ELETTORALE EUROPEA - Europa flash del PRI
13.35 LA DINASTIA DEL POTERE
14.00 TG2 - FLASH
14.25 TANDDEM - Attualità, giochi, ospiti, videogames
15.45 GIRO D'ITALIA
17.30 VEDIAMOCI SUL DUE
17.30 TG2 - FLASH - DAL PARLAMENTO
17.35 TG2 - SPORTELTA
18.40 STARSKY E HUTCH - Telesim «Giusta rivincita»
METEO 2 - Previsione del tempo
19.45 TG2 - TELEGIORNALE
20.30 LA VIGNA DI UVA NERA - Di Liva De Stefani
22.00 TG2 - STASERA
22.10 HILL STREET BLUES E NOTTE - Telesim
23.05 IN VIAGGIO CON IL POLICE
24.00 TG2 - STANOTTE

Scegli il tuo film

- IRMA LA DOLCE (Raitre, ore 20.30)
Neri bassifondi parigini e la dolce Irma, che sbarca il lunario praticando il mestiere di più antico del mondo. Irma, naturalmente, è una prostituta dal cuore d'oro, che divide il proprio affetto tra il protettore e un misterioso cliente, apparentemente ricchissimo, che si fa chiamare Lord X. Finirà però per innamorarsi di uno sgarberato ex-poliziotto, che poi si rivelerà tutt'uno con lo sconosciuto cliente: si sposeranno e metteranno su famiglia, abbandonando la strada. Non è un dramma dickensiano, è una commedia deliziosa (da un testo teatrale di Breffort e Monnot) diretta da un gigante, Billy Wilder, nel 1933, e interpretata da due mostri di bravura: il solito simpaticissimo Jack Lemmon e soprattutto una giovane Shirley MacLaine.
LA GUERRA SEGRETA (Canale 5, ore 23.25)
Curioso giallo spionistico, con i soliti russi cattivi che si apprestano a distruggere due sommergibili atomici americani in missione speciale nel Mar Rosso. La curiosità del film sta tutta in un cast internazionale e piuttosto eterogeneo: gli italiani Vittorio Gassman e Maria Grazia Bucciella, i francesi Georges Marchal, Jacques Sernas, Annie Girardot e Robert Hossein e, dulcis in fundo, l'americano Henry Fonda.
CIME TEMPESTOSE (Italia 1, ore 9.30)
Gli omaggi mattutini che Italia 1 dedica a William Wyler propongono ogni un film di impianto letterario, tratto dall'omonimo, stupendo romanzo di Emily Brontë. La scrittrice inglese narra con toni epici la travolgente passione del trovatore Heathcliff per la figlia dell'uomo che lo ha allevato. Nel film la drammaticità del romanzo risulta un poco temperata: rimane un melodramma a forti tinte, ambientato nella brughiera scozzese e dell'800. Ottimi comunque gli attori: Laurence Olivier, Merle Oberon, David Niven. Da notare che il film nella sua prima edizione italiana, si chiamò La voce nella tempesta.
IL GATTO A NOVE CODE (Retequattro, ore 20.25)
Uno dei primi film di Dario Argento, quando ancora realizzava gli «tradizionali» senza darsi al macabro. Un dramma di tutto respiro, un istituto di ricerca genetica e un omicidio innescano le indagini, condotte da un poliziotto e da un giornalista ficcanaso. Non manca l'apporto di un cieco appassionato di enigmistica. Gli attori sono Aldo Reggiani, Gianfrancesco, Karl Malden e Catherine Spaak. Il film è del '71.
UNA NOTIZIA PER MORIRE (Retequattro, ore 22.45)
Silvio Nazzari, regista di nome italiano ma di cultura inglese, attivo tra Gran Bretagna e Canada (è l'autore del grazioso Georgy Svezgati, vivace commedia uscita sull'onda del free-cinema inglese) realizza nel 1965 questo dramma interpretato da Donald Sutherland e Stefanie Powers. Un ragazzo muore in un incidente stradale, e la madre, folle per il dolore, viene colta da un raptus omicida. Il suo primo obiettivo sarà la fidanzata del giovane.

Radio

- RADIO 1
GIORNALI RADIO: 6.5, 7.8, 10, 11, 12, 13, 14, 19, 23. Onda verde: 6.03, 7.58, 9.58, 11.58, 12.58, 14.58, 16.58, 18.58, 20.58, 22.58. 6 Segno del mattino del GR1: 6.06. La combinazione musicale: 6.46 (in Parlamento); 7.15 GR1 lavoro; 7.30 Quotidiano del GR1; 8.30 Tribuna europea; 9.00: Telesim; 9.30: 9.30 Radio anch'io '84; 10.30 Giro d'Italia; 11.00 Spazio sportivo; 11.10 «Martin Luther King»; 12.30 «L'ora del Asago Ten»; 13.28 Master; 13.55 Onda Verde Europa; 15.03 Tu mi senti?; 17.00 Tribuna elettorale europea; 17.15: 17.55 Onda verde Europa; 18.00 Obiettivo Europa; 18.30 Musica senza: 19.20 Su nostri mercati; 19.25 Audiodisco urbs; 20 «La voce umana»; 21 Utopia di una rivoluzione; 21.35 Audiodisco; 22.50 Parlamento.
RADIO 2
GIORNALI RADIO: 6.05, 6.30, 7.30, 8.30, 9.30, 11.30, 12.30, 13.30, 15.30, 16.30, 17.30, 19.30, 22.30, 6.02 I giorni; 7 Bollettino del mare; 7.20 Parole di vita; 8 DSE: Infanzia, come e perché; 8.45 «Alla corte di re Arturo»; 9.10 Tanto è un gioco; 10 Spese GR2; 10.30 Radiodue 3131; 12.10-14 Trasmissione repubblica; 12.45 Decano; 15 Radio tabloid; 15.30 GR2 economia; 16.35 «Due di pomeriggio»; 18.32 Le ore della musica; 19.50 Spese GR2; 20.30 «L'ora del Asago Ten»; 21.10 Webber; 22.10 «Arca»; 22.30-23.28 Radiodue 3131 notte; 23.20 Panorama parlamentare.
RADIO 3
GIORNALI RADIO: 6.45, 7.25, 9.45, 11.45, 13.45, 15.15, 18.45, 20.45, 23.53. 6 Prekado; 6.55-8.30-11 Il concerto del mattino; 7.30 Prima pagina; 10 Ora «8»; 11.48 Succede in Italia; 12 Pomeriggio musicale; 15.18 GR3 cultura; 15.30 Un certo discorso; 17.15 Spazio; 21.10 Webber; 22.10 «Arca»; 22.30-23.28 Radiodue 3131 notte; 23.20 Panorama parlamentare.



Mario Monicelli (accanto a Ugo Tognazzi) durante le riprese di «Bertoldo». In alto, il regista che presto comincerà le riprese del nuovo film «Fu Mattia Pascal»



L'intervista
Parla Mario Monicelli:
finito il film con Tognazzi, Sordi, Arena e Nichetti, il regista prepara il «Fu Mattia Pascal» con Mastroianni

Bertoldo, Bertoldino e Pirandello

ROMA — Mario Monicelli, nei mesi scorsi, è stato in Cappadocia: in quella desolata, impervia landa della Turchia ha trovato l'aria favolosa e irreali, i villaggi rupestri adattati a Bertoldo, il suo film ispirato al racconto seicentesco di Giovanni Battista Croce. Col caldo di luglio sarà sul set in Riviera ligure, a Montecarlo, Roma e Venezia: sono i luoghi del *Fu Mattia Pascal*, secondo film che prepara per la prossima stagione, ispirandosi al romanzo di Pirandello.

lecitato, di solito, a trasferire le mie letture sullo schermo. Ho girato 43, forse 45, film, solo sette od otto volte ho avuto voglia di tentare la trascrizione dall'opera letteraria». Per esempio con *Croce Michele* e con *Un borghese piccolo piccolo*. «Di solito, purtroppo, il rapporto fra cinema e scrittura in Italia è sterile, interrotto. La narrativa da noi è un fantasma, non ci regala idee».

vicende del passato. In costume, come *Il marchese del Grillo*. Le avventure di uomini di mezza età, come *Amici miei*. O le storie altrui, come *Bertoldo e il fu Mattia Pascal*. Però Monicelli è l'unico nome che, nel Gotha del cinema italiano, sfida ogni tempesta: ha retto — caso unico — perfino al crack rumoroso, che i nostri registi hanno fatto l'anno scorso. «Sono un uomo d'istinto: un po' volpino, un po' canino, calibro audacia e prudenza com'è necessario». Questo «futo», allora, stavolta lo porta a proporre un film, *Bertoldo*, che riaccende i ricordi dell'*Armata Brancaleone* ed è interpretato da un poker di comici: Sordi, Tognazzi, Nichetti e Arena. E un altro, *Mattia Pascal*, con Mastroianni, che s'ispirisce nel filone pirandelliano che, con i film dei Taviani e di Bellocchio, è destinato ad occupare gli schermi per alcuni mesi».

occhio? «Non ho visto il film, mi riprometto di vederlo appena mi sarà possibile. Quello che mi ha colpito lo sguardo, però, è una fotografia che ritrae Marcello a cavallo d'un cavalluccio di legno. Ecco è il personaggio grottesco, al limite del ridicolo, come questo, che m'interessa. Pirandello poeta tragico? No. È stato un grandissimo autore beffardo».

L'intervista Dopo parecchie «trasformazioni» la nuova star dice di aver trovato la giusta dimensione: «Ora sono me stessa»

Anna Oxa, una voce per gli anni 80



Anna Oxa versione 1984: sexy e biondissima

MILANO — Parlare di Anna Oxa oggi è parlare di una rock star continuamente allo stato nascente. Vedere un suo spettacolo e sentire i commenti del pubblico e come leggere un trattato sociologico, oppure vedere uno di quei film biografici, parte prima. Sperimento che la seconda parte non risponda anch'essa ai cliché romantici e drammatici cui siamo ormai abituati.

zoni quanto conta? Tutto conta, tutto è importante. Credo anche nel contenuto. Il mio ultimo 33 giri è autobiografico. Credo nelle canzoni. Credo nel fatto che ci sia una mancanza di valori, la natura della bomba, la insicurezza totale. Queste cose dicono le mie canzoni.

«Ma tu come sei, che cosa ti piace, oltre il palcoscenico? Io sono ottimista, ma qualche volta anche pessimista. Il buffo è che quando sono pessimista di solito mi va tutto bene. Oltre al lavoro c'è l'amore, quello con la mausola. Ci sono delle soddisfazioni private e dei punti fermi da conquistare e da mantenere. Io credo nei punti fermi. Poi mi piace la natura, gli animali. Anzi ho un barbotino che mi aspetta in albergo, in questo momento. E delizioso e si è attaccato a me in maniera gelosa».

Su con la vita!

Fino al 15 giugno la tua vecchia auto vale almeno

1 milione

per passare a una nuova Fiat

Se la tua auto è troppo vecchia e ti fa spendere in continuazione. Se prima o poi dovrà passare alla revisione dell'Ispektorato della Motorizzazione, con il rischio di demolizione o comunque di grosse spese. Se non speravi più di ricavarne qualcosa... Su con la vita! Ancora fino al 15 giugno per la tua vecchia auto, di qualsiasi tipo e marca, in qualsiasi condizione, purché regolarmente immatricolata, Fiat ti offre minimo 1.000.000! Un milione per scegerti una Fiat nuova di zecca tra tutte le vetture Fiat disponibili. Un milione come minimo per il vecchio usato. Un occhio di riguardo per l'usato meno vecchio. E, massime facilitazioni per l'acquisto del nuovo: comode rateazioni Sava fino a 48 mesi e oltre 100 soluzioni Sava-leasing. Non perderti tempo. Tutte le Succursali e i Concessionari Fiat ti attendono.



Maria Serena Palieri

Trasporti
oggi
domani

2

Inaccettabile la politica dei tagli - Deve essere svecciata la nostra flotta - Per la navalmeccanica commesse e specializzazione - Il cabotaggio

Navi e cantieri sono in crisi, ma hanno un avvenire

ROMA — Le marinere di tutto il mondo si rinnovano, cercano di mettersi al passo rapidamente con le nuove tecnologie, il computer, l'elettronica e con la sempre maggiore specializzazione che anche il settore richiede. Solo la nostra, quella pubblica, sembra dormire sonni abbastanza quieti nel senso che la nostra flotta invecchia a vista d'occhio, è ogni giorno di più soprassata, ma non si fa niente per svecciarla. E se ad uno svecciamiento si pensa lo si fa in termini di «tagli», di riduzione, quindi, del nostro patrimonio mercantile. Ciò mentre la cantieristica, le navi, anzi è chi addirittura vorrebbe vederne la fine. Il governo dice che ci deve essere maggior coordinamento fra Finmare e Cantieri (le finanziarie responsabili dei due settori), ma all'atto pratico anziché ad una politica di rilancio e sviluppo pensa ad un ridimensionamento del tonnellaggio complessivo, a chiusure e tagli nella cantieristica.

Conferenza del Pci sui trasporti — una «strategia complessiva» che impegni tutto il governo, perché flotta, porti e cantieri sono una «grande questione nazionale». Il piano generale dei trasporti (il disegno di legge istitutivo non è stato ancora varato dal Parlamento) deve riservare al settore un rilievo essenziale. In che senso? Ricordiamo qui di seguito, anche se in sintesi, le proposte formulate in diverse sedi dal nostro partito per la flotta e dalle quali discendono anche quelle specifiche per cantieri: trasformazione e specializzazione; impegno nel trasporto del carbone; qualità nuova della presenza sul mercato internazionale; riconduzione della flotta pubblica a livelli adeguati di efficienza ed economicità. Purtroppo c'è anche da rilevare che le intenzioni sin qui manifestate dalla Finmare e Cantieri in un'azione diversa, di fatto puntano al disarmo di gran parte della flotta pubblica e a noleggiare navi da altre compagnie, aggravando ancor più, l'altro, il passivo dei noli. Da un piano per la flotta non può naturalmente essere esclusa la voce cabotaggio. Non si deve infatti dimenticare che disponiamo di due lunghi e invidiabili canali naturali, il mar Tirreno e il mar

Adriatico. Senza una politica marinara e un rilancio della nostra flotta, compreso il piano per il cabotaggio, è difficile parlare di cantieri. E questo uno dei settori più duramente colpiti dalla crisi: minaccia di chiusura e di riduzioni drastiche di mano d'opera, migliaia di lavoratori sono in cassa integrazione. C'è chi, soprattutto nel governo, giudica la navalmeccanica un comparto «maturo», da mettere in liquidazione per poi acquistare naviglio sul mercato mondiale. Non è questa l'opinione dei comunisti. Perché non ci chiediamo perché le principali potenze marittime difendono la loro cantieristica, la sovvenzionano e cercano di mantenerla presente sul mercato mondiale? La navalmeccanica è industria strategica di cui nessuno Stato saggio si priva. Deve vivere, ma la sua vita è legata al mantenimento della flotta, al suo rinnovamento, alla sua espansione. Naturalmente anche per i cantieri si tratta di specializzarsi, di intervenire nei campi produttivi in espansione, di conquistarsi quote di mercato internazionale, usando come biglietto di visita proprio il mercato nazionale, la nostra flotta.

REGGIO EMILIA — Al numero 18 di via Brigata Regio, alla periferia nord-ovest della città, in un fabbricato basso, color aranelone, che sfuggirebbe all'occhio se non recasse una modesta insegna al neon, c'è la sede della Transcoop, una cooperativa di autotrasporto e facchinaggio. Natò quattro anni fa dalla fusione di quattro gruppi di camionisti — la CAI, la CAPA, la cooperativa autotrasportatori di Bibbiano e quella di Rubiera. La Transcoop conta oggi 380 soci. Tra le cooperative di autotrasportatori è in Emilia Romagna la più grande e in Italia, quindi, una delle maggiori. Per l'84, la Transcoop conta di realizzare un fatturato di circa un milione e 200 mila di lire, di 25 miliardi e mezzo di lire.

«Nel 1980 — ci fa notare il giovane presidente della Transcoop, Atleio Pizzetti — avevamo 270 autocarri e altrettanti autotrasportatori. Ci proponemmo di realizzare per il primo anno un fatturato di 8 miliardi e 700 milioni di lire. Superammo l'obiettivo, acquisendo lavori per dieci miliardi di lire».

Una piccola sede, per una grande cooperativa: l'immagine ci è suggerita dagli uffici affollati, dagli squallidi telefoni che si susseguono e si sovrappongono, dal gran corpo e una piccola testa. «Qui — mi dice Pizzetti — lavorano 28 impiegati per consentire a 380 camionisti, padroni di loro camion, di essere imprenditori di se stessi. Compito è sempre nostri sono di agevolarli. Ogni autotrasportatore della Transcoop si dedica al suo lavoro, che è un lavoro di massimo sacrificio, senza gli oneri amministrativi e burocratici che la legge prescrive a chi fa questo mestiere. E lo staff tecnico della Transcoop che si preoccupa di acquisire il lavoro per i soci e di distribuirlo tra loro a seconda delle caratteristiche del mezzo di cui sono padroni e della loro disponibilità. Noi curiamo la contabilità, le assicurazioni, le partite IVA, le denunce del 28 Impiegati "accudisce" almeno 14 soci. In altre aziende del tipo della nostra,

L'esperienza della Transcoop di Reggio Emilia - Dalla fusione di quattro gruppi all'attuale specializzazione - Come si fronteggiano le difficoltà dell'autotrasporto - I flussi di traffico nord-sud I chilometri percorsi a vuoto - Integrazione e reciprocità nei servizi



Tanti camionisti insieme per fare meglio e di più

Il rapporto tra impiegati e soci è di gran lunga più basso. E per questo — sorride Pizzetti — che dico sempre che siamo il "contrario dei rachitici": abbiamo un gran corpo e una piccola testa, non tanto per mancanza di capacità quanto per disponibilità di personale amministrativo, che dirige la Transcoop».

Sede un poco angusta, piccola testa che dirige, un tantino di modestia che non guasta: in verità, la Transcoop è una casa grande. Ce ne accorgiamo, mentre continuando il colloquio con Pizzetti, si affaccia alla porta a chi fa questo mestiere. E lo staff tecnico della Transcoop che si preoccupa di acquisire il lavoro per i soci e di distribuirlo tra loro a seconda delle caratteristiche del mezzo di cui sono padroni e della loro disponibilità. Noi curiamo la contabilità, le assicurazioni, le partite IVA, le denunce del 28 Impiegati "accudisce" almeno 14 soci. In altre aziende del tipo della nostra,

spesso parassitaria, che praticano le agenzie di trasporto. Le tariffe: un problema dibattuto, un'occasione di lotta per i camionisti, che nel febbraio scorso attuarono il «fermo».

«Dal 1983 in vigore la tariffazione obbligatoria per gli autotrasportatori, che così vengono a percepire un tanto a chilometro/quintale o metro cubo, a seconda del tipo di mezzo di autotrasporto. È un po' «una camicia di forza», perché — sottolinea il presidente della Transcoop — ogni tipo di trasporto ha le sue caratteristiche, le sue specificità: la tariffazione obbligatoria, per esempio, mai si concilia con le esigenze del trasporto di ghiaia. In genere poi, le tariffe sono insufficienti perché eccessivi sono i costi dei trasporti. I nostri camionisti non hanno ancora conosciuto i benefici dell'aumento previsto del 12% delle tariffe per il 1984. Sono stati suggeriti sulle polizze assicurative. Il beneficio ottenuto con la polizza

a premio intero è stato vanificato dall'abbattimento dei premi della polizza per franchigia. E di fatto, le assicurazioni sono aumentate del 24 per cento. Siamo stati penalizzati dalla riparametrizzazione dei pedaggi autostradali, salvo — consentitemi lo sfogo — vedere esclusi i camionisti dalle autostrade (perché non se ne programma l'uso) per far posto, giustamente, agli italiani in vacanza o peggio vedere i camionisti criminalizzati come «TIR-rosisti» della strada. A parte tutto questo, la tariffazione ci induce a pensare in termini di produttività aziendale e di economia di scala nella programmazione della nostra attività. Un grosso problema dell'autotrasporto è la percorrenza dei chilometri a vuoto. Pensa che in Italia v'è un flusso di traffico pesante su gomma dal Nord al Sud tre volte maggiore di quello Sud-Nord. Anche noi vogliamo ridurre il nostro chilometraggio a vuoto e puntiamo a massimizzare la produttività

«Cerciamo di curare tutte le branche dell'autotrasporto: distribuiamo i prodotti alimentari per conto di grosse aziende private e cooperative, facciamo trasporti per l'industria, per l'edilizia, con autogru, ci sappiamo fare molto nel trasporto di merci voluminose. Svolgiamo una grande attività in Emilia e nel triangolo, per noi magico, che comprende Lombardia, Veneto e Toscana. Con gli alimentari arriviamo anche fino al Lazio, con il vino in Sicilia. Contiamo di allestire al più presto una piccola flotta di camion frigoriferi per i trasporti internazionali. Più che ad un'espansione nostra sul territorio, puntiamo piuttosto a integrare la nostra attività con quella di altre Coop di autotrasporto, nei diversi settori dell'autotrasporto. Ti faccio un esempio: il flusso dei nostri traffici in Toscana è consistente. Se là (ed altrove) trovassimo degli autotrasportatori come noi disponibili a darci una mano, per reperirci carichi da trasportare a nord evitiamo i chilometri a vuoto, per assicurare l'assistenza di emergenza ai nostri autocarri, per attrezzare aree di parcheggio per soste tranquille, noi saremmo disposti a stipulare con loro convenzioni e accordi di scambio bilaterali. In questo senso pensiamo di espandere la nostra attività, per ora».

Giuseppe Guidetti



L'efficienza degli aeroporti di Milano si chiama S.E.A.

Per chi viaggia in aereo, molto spesso, il problema relativo alla funzionalità ed al ruolo importante e delicato che ricoprono gli aeroporti viene sottovalutato se non ignorato. È raro che un passeggero si ponga questo problema e che, soprattutto, si chieda il perché della situazione italiana di questo comparto certamente non all'avanguardia se confrontata con situazioni di altri Paesi. In effetti, una mancata corretta ed attenta politica in questo settore, il continuo rinvio di un Piano Nazionale degli Aeroporti non ha certamente contribuito all'adeguamento, vuol in termini di spazi che di strutture, di questo vitale segmento del trasporto aereo alle reali esigenze. Unica eccezione, pur in presenza di una serie di problemi e di vincoli che hanno portato ad un ritardo nella realizzazione dei programmi, è stato ed è il sistema aeroportuale milanese nato per felice intuizione degli amministratori del capoluogo lombardo nel 1960. La gestione degli scali di Linate e Malpensa venne affidata alla S.E.A., Società per azioni, che vede azionista di maggioranza, con una quota dell'84,5%, il Comune di Milano. Va anche sottolineato che la Società di gestione ebbe il merito di introdurre, e non fu cosa facile, il concetto della centralizzazione dei servizi (ciò che significa offrire a tutti i vettori operanti l'assistenza ai passeggeri, ai bagagli, alle merci ed agli aeromobili in arrivo ed in partenza). Creare e mantenere efficiente un aeroporto è impresa finanziariamente costosa ed economicamente poco redditizia, almeno in Italia, ingenti le somme per investimenti, scarsa la liquidità, obbligatorio diventa quindi il ricorso al credito che comporta interessi da capogiro. Nonostante ciò la S.E.A. nel corso degli anni si è sempre adoperata nell'ade-

guamento e nel potenziamento delle proprie strutture. Nel 1975, dopo un lungo iter burocratico avviato agli inizi degli anni '70, è stato possibile dare il via ai lavori di ampliamento e ristrutturazione degli aeroporti di Linate e Malpensa al fine di consentire una ricettività adeguata alle esigenze del traffico (nel 1983 — 7.362.550 passeggeri). L'aerostazione di Linate è in pratica ultimata e tutti i settori operativi sono funzionanti nelle loro collocazioni definitive. L'assetto funzionale distributivo generale dell'aerostazione passeggeri ha previsto non solo un vasto ampliamento dell'organismo, passato da una superficie totale di 17.530 metri quadrati a 35.000 metri quadrati ma anche una totale ristrutturazione che trova il settore arrivi al piano terreno e quello delle partenze al primo piano. L'aerostazione è in grado di accogliere 7 milioni di passeggeri/anno fornendo prestazioni e servizi certamente all'altezza dei principali aeroporti europei. A Malpensa, aeroporto intercontinentale, è stato ritenuto opportuno e necessario costruire un nuovo fabbricato destinato agli arrivi, separato dalla vecchia aerostazione che, opportunamente ampliata (i lavori sono ancora in corso) è destinata esclusivamente alle partenze. La nuova aerostazione arrivi, operante dal mese di giugno 1982, dispone di una superficie di 5.000 metri quadrati. Le due aerostazioni saranno in grado di accogliere 2,5/3 milioni di passeggeri/anno. Per i lavori di ampliamento e ammodernamento il piano degli investimenti totale della S.E.A., esauriti ed in corso, registra un impegno finanziario globale, a partire dal 1979 e fino al 1986 di

170.698 milioni di cui ben 135.018 milioni a carico della Società e solo 35.680 milioni a carico del bilancio dello Stato. Questi lavori di ampliamento non sono comunque sufficienti per soddisfare le esigenze dei prossimi anni; attendibili stime relative alle previsioni del traffico sul sistema aeroportuale milanese indicano, infatti, in 11 milioni i passeggeri nel 1990 e in oltre 14 milioni quelli nel 1995. Va da sé quindi che ci si debba muovere per tempo per essere in grado di garantire a Milano, alla Lombardia ed al Nord Italia strutture che consentiranno una regolare attività aerea. Nel novembre dello scorso anno è stato approvato il Disegno di Legge n. 349 relativo agli interventi di ampliamento e ammodernamento dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano che prevede per Malpensa un finanziamento di 400 miliardi. Come è stato anche recentemente sottolineato nel corso del Congresso «Un sistema aeroportuale lombardo efficiente e sicuro per il rilancio del trasporto aereo italiano in Europa» promosso nel mese di marzo dal Comitato Regionale Lombardo del P.C.I., tra le opere da realizzare e lo stanziamento previsto il divario è assai rilevante e non pochi quindi saranno i problemi e le difficoltà che la Società ed i suoi azionisti dovranno affrontare e superare. La S.E.A. non lesinerà sforzi e costante sarà il suo impegno per dotare Milano di un sistema aeroportuale sempre più efficiente e sempre più adeguato agli standard internazionali del settore e alle dimensioni europee della sua area metropolitana. Quanto è stato fatto e quanto si ha in animo di fare testimoniano la validità e l'insostituibilità dell'ente locale nella gestione, attraverso proprie Società, degli aeroporti e delle infrastrutture ad essi connesse.

1984
l'anno
del
treno?

Le Ferrovie dello Stato, all'inizio degli anni '80 si sono trovate ad affrontare una sfida difficile e impegnativa: recuperare nel più breve tempo possibile un arretrato tecnico e strutturale considerevole, frutto dell'insufficienza dei progressi investimenti finanziari nel settore. Per anni una distorta filosofia del trasporto aveva infatti considerato le ferrovie superate, privilegiando altri vettori. Negli ultimi anni è avvenuta una significativa e importante inversione di tendenza. Con l'approvazione del Programma Integrativo (fissato inizialmente in 12.450 miliardi e portato, successivamente, a 18.850 miliardi), ormai in piena fase di realizzazione; con la progettazione del futuro Piano pluriennale (55.000 miliardi di previsti) destinato a determinare l'assetto della rete ferroviaria italiana negli anni Duemila; infine con il disegno di legge per il Piano Generale dei Trasporti, Programma Integrativo, Piano pluriennale, Piano Generale Trasporti: tre obiettivi con valore e scadenze diverse, che segnalano però una medesima volontà: creare le premesse per realizzare un salto di qualità nel prodotto offerto al Paese e nel servizio reso alla collettività.

Trasporti
oggi
domani

4

Uno studio dell'assessorato della Lombardia che rivoluziona i collegamenti con l'Europa
Tempi e costi di un'operazione ambiziosa

Quando si andrà da Milano a Londra in appena otto ore

MILANO — Colazione con brioches e cappuccino in un qualsiasi bar milanese, e pranzo a base di ostriche e champagne nel ristorante di un Boulevard di Parigi. Entro il Duemila tutto questo sarà possibile, nell'arco di una sola mattinata, anche grazie ai treni. Treni che però dovranno viaggiare a una velocità media di 160 chilometri all'ora. E così Milano e Londra non disteranno più di otto ore di viaggio e per compiere il tragitto Roma-Amburgo, ne impiegheranno meno di undici.

Il discorso, futuribile ma non fantascientifico, rappresenta il frutto di uno studio che l'assessorato ai trasporti della Regione Lombardia. Fabio Semenza, ha condotto con il patrocinio della FAST (Federazione delle Associazioni Scientifiche e Tecniche). La proposta che ne scaturisce è quella di un modello definito come «sistema ferroviario veloce per l'Europa» (SFVE), un'idea nata dall'esigenza di investire secondo criteri integrati i 100 mila miliardi di lire che i paesi membri della Comunità hanno pro-

grammato di spendere nei prossimi dieci anni per il settore ferroviario. FINO A 300 ALL'ORA SUI BINARI — Il primo suggerimento tecnico — collegato al problema che riguarda lo sviluppo di una rete di treni passeggeri e merci ad alta velocità e frequenza — è quello di raggiungere con i treni viaggiatori, velocità di almeno 200 km/h, con punte di molto superiori (250-300 km/h) nei percorsi specializzati. L'obiettivo è quello di ottenere una velocità commerciale sugli interi percorsi, non inferiore ai 160 km/h. I calcoli degli studi condotti da Semenza dicono che questo sarà possibile per 13 mila chilometri di ferrovia, su una rete complessiva di 100 mila.

Il DIRETTRICI DEL TRAFFICO — Due sono gli assi principali in direzione Nord-Sud: Deminarcia Germanica Occidentale-Svizzera-Italia e Gran Bretagna-Olanda Belgio Francia. Tre invece, quelli in direzione Est-Ovest: Francia Germania Occidentale-Austria; Francia Svizzera e infine, l'Italia

Setentrionale. Il concetto base adottato nella scelta di questi itinerari è quello di seguire, per quanto possibile, le indicazioni e i progetti di ogni singola amministrazione ferroviaria. Sono state prese in esame infatti, le linee fondamentali, alcune delle quali già in fase di costruzione avanzata e altre già inserite negli schemi di piano dei vari paesi. Tra queste: la trasversale Ginevra-San Gallo per la Svizzera, la Hannover-Wurzburg per la Germania Ovest, il TGV per la Francia e la direttissima Roma-Firenze per l'Italia.

TRE GRANDI INFRASTRUTTURE — Il primo asse principale in direzione prevalentemente Nord-Sud (Danimarca-Germania Ovest-Svizzera-Italia) prevede la realizzazione di un passaggio transalpino sull'itinerario Spilimbergo e il più centrale, fra tutti quelli esistenti e in progetto, nella catena alpina; mette infatti in connessione più diretta i corridoi a massima intensità di popolazione fra Nord e Sud Europa. Per cui, la sua funzione potrebbe essere pra-

tagonata, con i dovuti rapporti, a quella del passante ferroviario milanese Giubaldi-Porta Vittoria: un elemento di raccordo principale fra tutte le reti ad alta velocità delle singole nazioni. Ancora, sia per questo itinerario, sia per il secondo (Gran Bretagna-Olanda-Belgio) si pone il problema dell'attraversamento del braccio di mare: lo stretto di Messina tra Calabria e Sicilia e la Manica. Lo stesso vale per l'allacciamento di Copenaghen al resto della rete europea. Per quanto riguarda le trasversali Est-Ovest (Francia-Germania Occidentale-Austria; Francia-Svizzera e Italia Settentrionale), non si presentano grandi difficoltà per la loro realizzazione, poiché il territorio è in gran parte pianeggiante. Si prevede che la spesa complessiva per queste infrastrutture sarà di circa 15 mila miliardi.

IL SISTEMA ATTUALE È IN CRISI — Il maggiore sforzo di unitarietà europea nelle ferrovie, compiuto già da diversi anni, è stato quello di istituire la rete TEE (Trans-Europeo) che ha il compito di fornire lungo le direttrici principali, treni appositi, dotati di una notevole comodità. Purtroppo questi non riescono a sviluppare una grande velocità e in nessun caso superiore ai 102 km/h di velocità commerciale massima; sono poco frequenti, di solito una coppia di corse al giorno, e non sono previste particolari agevolazioni di interscambio per l'uso multiplo di questi convogli.

Ciascuna amministrazione ferroviaria è inoltre afflitta da pesanti deficit e l'esame comparativo del bilancio 1982 per Germania Ovest, Francia, Italia, Svizzera Gran Bretagna e Giappone dimostra che i rapporti di esercizio segnano tutti rosso: dal più negativo, per un paese come la Svizzera, che fino a poco tempo fa non aveva mai conosciuto crisi in questo settore. In Europa, chi sta meglio di tutti sembra essere la Francia, che entro '84 prevede di paragonare il bilancio finanziario delle ferrovie a quello della Fiat.

FRANCIA E GIAPPONE ALL'AVANGUARDIA — Ed è proprio la Francia a costituire la prima grande eccezione nel sistema ferroviario europeo, con il suo TGV (Train Grand Vitesse) che collega Parigi a Lione, viaggiando a una velocità massima di 270 km/h e che offre anche la possibilità di connessione diretta o programmata con la rete conigua della rete TEE. I risultati economici di questa operazione si sono presto rivelati positivi: nel 1982 gli introiti sono stati di 1185 milioni di franchi, e 10 milioni i viaggiatori trasportati. Quest'anno si conta di arrivare a 15 milioni.

Giusta ripartizione e integrazione del trasporto fra i diversi mezzi L'interporto di Bologna al centro di un grande «nodo» di traffici

I trasporti assorbono circa il 15 del P.I.L. e il loro costo incide dall'8 al 25% circa sui costi di produzione (maggiore del 6-10% di quello di altri Paesi CEE), ponendo un pesante condizionamento sulla competitività dei prodotti italiani.

All'incidenza del costo del trasporto sui prezzi di vendita si aggiungono altri costi, di difficile quantificazione, ma non meno dispendiosi sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse umane e collettive quali: il congestionamento degli assi stradali e delle aree urbane, il degrado dell'ambiente, gli incidenti stradali.

L'elemento che rende anomalo il sistema italiano dei trasporti rispetto alla norma europea e ne riduce la integrazione con le corrispondenti modalità di altri paesi, risiede nella ripartizione dei traffici, fortemente sbilanciata a favore della strada e a danno della ferrovia.

Obiettivo di un moderno sistema di trasporti è il raggiungimento di una corretta ripartizione dei traffici tra le diverse modalità. La correttezza della ripartizione, a sua volta, dipende dal rispetto delle caratteristiche di ciascuna modalità e si concretizza nella preferenza del settore ferroviario sulle lunghe distanze e dell'autostrada sulle brevi distanze.

Gli interporti sono le strutture nelle quali si integrano il trasporto ferroviario e il trasporto stradale e si svolgono le operazioni di scomposizione e di ricomposizione dei carichi, di smistamento, di convogliamento e di custodia.

Progetto e funzioni

Bologna partecipa in misura rilevante ai traffici nazionali: circa il 70% del traffico totale nazionale di merci — autostradale e ferroviario — transita per le infrastrutture della città.

Gran parte di tale traffico viene raccolto, manipolato e ridistribuito in altri bacini regionali e nazionali. Le caratteristiche funzionali e dimensionali dell'interporto di Bologna sono discusse dal ruolo che occupa il nodo di traffico bolognese nel sistema nazionale dei trasporti.

L'impianto si sviluppa su 170 ettari dei 427 destinati agli insediamenti interportuali, viene realizzato per fasi successive e sovrapposte e comprende:

Strutture per gli operatori del trasporto su gomma (ribalte ferroviarie, ribalte a gomma, magazzini di stoccaggio e uffici relativi - mq 185.000).

Magazzini generali e fiduciari e depositi all'aperto: mq 169.000.

La società

Per la realizzazione dell'interporto è stata costituita un' apposita società per azioni formata da Comune e Provincia di Bologna, Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Bologna, Azienda Autonoma delle F.S. di Roma, Agip Petroli S.p.A. di Roma, società rappresentante le categorie private, cooperative ed artigiane dell'autostrada (Assicorp sri, SICA sri, SITA sri, Unio-

Provinciale Cooperative sri di Bologna, Associazione Generale Cooperative Italiane sri), Istituti bancari (Banca del Monte di Bologna e Ravenna, Banca Nazionale del Lavoro, Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Istituto Bancario S. Paolo di Torino, Banco di Sicilia, Banca Popolare di Novara, Credito Romagnolo, Cassa di Risparmio di Bologna, Banca Popolare di Bologna e Ferrara, Banca Popolare dell'Emilia), compagnie di assicurazione (Le Assicurazioni d'Italia, Compagnia Assicuratrice Unipol).

Il capitale sociale, interamente versato, è attualmente di L. 11.500.000.000.

uffici, agenzie bancarie e assicurative, ufficio postale, attività commerciali, officina, rifornimento carburanti, mensa, bar, motel, servizio sanitario, pubblica sicurezza - mq 30.000.

Le realizzazioni

Notevoli sono gli investimenti in corso: oltre 50 miliardi di lire. Di questi oltre 18 miliardi effettuati dalle Ferrovie dello Stato per la costruzione del terminal intermodale di prima fase e il potenziamento della stazione di Castelmaggiore.

La prima fase funzionale

L'entrata in esercizio delle prime opere, che consente di soddisfare solo parzialmente le numerose richieste di insediamento già avanzate alla società, è prevista per il settembre prossimo.

Saranno in funzione gli uffici doganali, il terminal TIR gratuito, un magazzino doganale di temporanea custodia, un'area recintata per deposito containers, un parcheggio custodito per autotreni.

Un'opera di eccezionale portata - Serrata verifica sulla fattibilità - I traffici fra Reggio Calabria e Messina nell'83 Il ponte sullo Stretto una porta aperta sull'Asia e l'Africa

Concordo con le motivazioni alle quali il Pci condanna la sua approvazione del progetto di realizzazione di un attraversamento dello Stretto di Messina e cede di evidenziare la possibilità tecnica e la convenienza economica dell'opera, tenuto conto delle esistenti e migliorabili alternative al trasporto e dei complessi problemi dell'area interessata dallo Stretto.

Ciò premesso, desidero affermare che la aspettativa di un avanzato sviluppo economico e culturale della Sicilia e della Calabria non sarà terminata entro un anno, avendo come meta, una di fattiva e imparziale scelta tipologica dell'attraversamento sotto i suoi vari aspetti tecnici, ambientali, imprenditoriali ed economici.

Devo rammentare, tuttavia, che qual'voglia soluzione stabile di attraversamento sia stata scelta, essa costituirà sempre una infrastruttura eccezionale poiché dovrà sorreggere in un ambiente teso fra i più tormentati al mondo.

Il traffico sullo Stretto di Messina, nel 1983, è stato il seguente: 12 milioni di passeggeri, 999 mila autovetture, 1.620 mila vetture, 570 mila tonnellate F.S., 6 milioni di tonnellate di merci.

Di contro, gli attuali sistemi di traghettamento hanno una capacità di trasporto pari ad un volume di capacità di 3 metri di larghezza, percorso a senso alternato, e l'attuale tempo di attraversamento di mezzi di trasporto è superiore al 20% di una giornata lavorativa.

I costi dell'investimento per l'esecuzione dell'opera (tra i mezzi previsti in un costo di 1000 miliardi) e la sua gestione, sono sostanzialmente coperti dal traffico dei mezzi di trasporto e parati per la collettività, sia alla ristrutturazione a mare ed a terra di un sempre più ampio servizio di traghetti italiani.

Mentre la forbice fra il tasso di sviluppo socio-economico in Sicilia e Calabria e quello del Nord e Centro Italia si allarga paurosamente, è fra essere aperto, via Ponte di Messina, un nuovo e vasto campo di traffico verso l'Asia e l'Africa, trasportando l'area dello Stretto dalla periferia dell'Europa alla centralità dei traffici mediterranei.

Concludo, passando che l'impegno morale della nostra Società, alla quale collaborano oltre cento accademici, esperti ed Enti di prestigio internazionale, appoggiati da una snella struttura organizzativa, si estrinseca nella più ampia apertura ad ogni controllo e suggerimento esterno e nel fermo intendimento di portare al più presto alla dovuta approvazione del Parlamento il progetto presentato, accompagnato da una esauriente relazione tecnica, ambientale, imprenditoriale, economica e finanziaria, affinché ogni elemento possa essere valutato, senza ombre o lacune, nella sua giusta valenza.

Prof. Gianfranco D. Gilardini
Amministratore delegato alla
«Stretto di Messina S.p.A.»

Socimi progetta, sperimenta e costruisce

SOCIMI - Direzione e Uffici: 20156 Milano - via Varesina, 115 - Tel. 02/3009.1 - Telex 323564 Socimi I
Stabilimenti: Binascio/Me, via E. Fermi, 25 - Aruno/Me, via Donaton di Sangue, 100 - Sassari, via Porto Torres, Reg. Zentù Figghiu

Trasporti
oggi
domani

5

La città lagunare e i suoi vaporetto
Una scenografia senza pari e i turisti lo sanno
Un «servizio» anche di protezione civile

Con l'ACTV a zonzo per Venezia e i suoi dintorni

VENEZIA — Volete fare un giro in autobus attraverso i viali alberati del Lido di Venezia, gettare uno sguardo alle raffinate architetture dell'Hotel des Bains entro a Thomas Mann, farvi incantare dagli arabeschi dell'Hotel Excelsior prima di immergervi lungo le silenziose lingue di sabbia di Malamocco? E poi farvi trasportare, voi e l'autobus, su un piccolo ferry, che lambisce le petroliere che penetrano a Porto Marghera per portarvi sicuri sull'altra sponda tra le case basse dei pescatori di Pellestrina? E quindi proseguire tra laguna e mare fino ad un altro battello che vi trascinerà fin dentro il cuore vivace e sanguigno di Chioggia? Tutto questo è molto semplice e vi costerà poco più del prezzo di un paio di caffè: basta prendere uno degli autobus della linea 11 dell'Actv, l'azienda che gestisce il servizio di trasporto pubblico veneziano. L'Actv ha molti motivi per tenere alta la testa, come vedremo, ma nella «concorrenza» tra le varie aziende pubbliche di trasporto italiane (ed azzardiamo anche estere) vanta un record che nessuno probabilmente le toglierà mai: quello della miglior scenografia. Ogni giorno viene apprezzata da migliaia di turisti italiani e stranieri — ma anche i veneziani non si fanno certo accicare dalla forza del

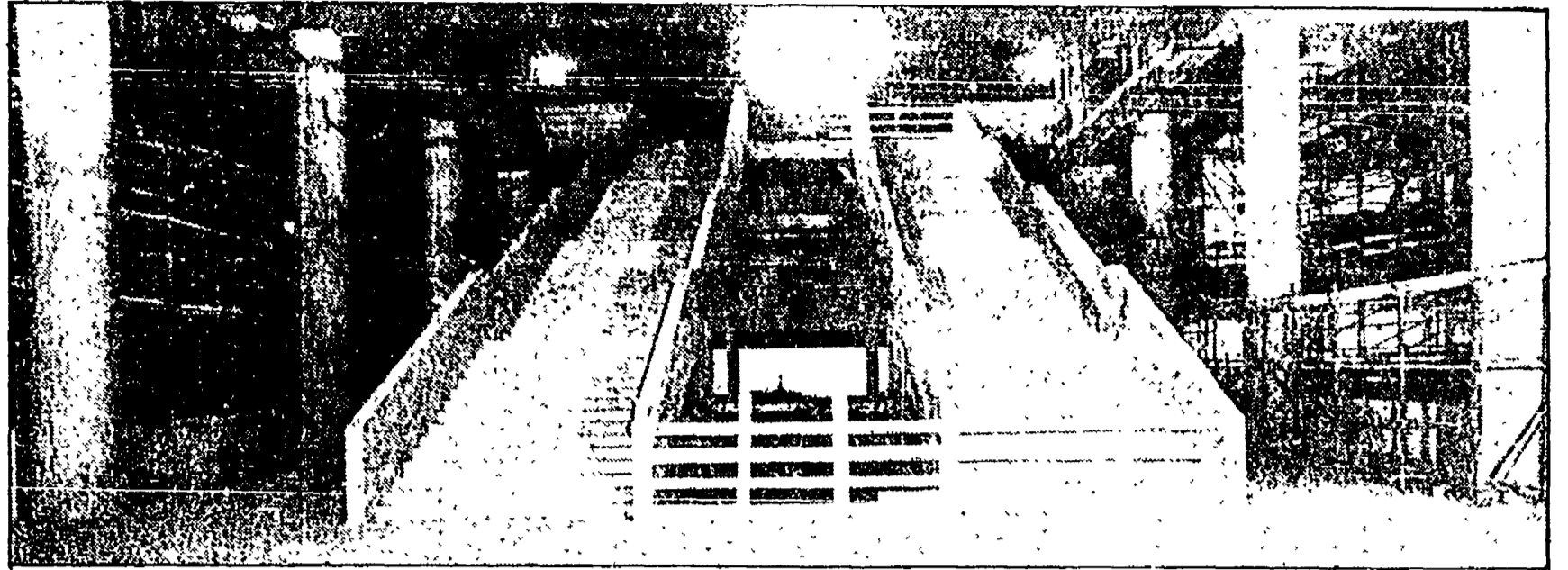
l'abitudine — che usano i mezzi dell'Actv per sfilare lungo i palazzi gotici, rinascimentali, settecenteschi della più bella «avenue» del mondo: il Canal Grande, magari utilizzando i capienti vaporetto della linea 1 che con meticolosa attenzione vi fanno approdare, tratto a tratto, a tutte le tappe di questa magnifica via d'acqua e vi portano a scoprire da vicino i mille incanti delle abitazioni dei dogi. Più che di uno spostamento, si tratta di una vacanza di oltre mezz'ora (tra piazzale Roma e San Marco). E se avete fortuna di essere veneziani o di nascondere in tasca la carta Venezia, per la gita vi basterà quanto spendete per un caffè. Un'attenzione dell'Actv per i suoi concittadini, per quelli che i vaporetto sono costretti ad usarci ogni giorno per lavoro o per studio, oppure per tornare a casa in una delle tante isole della laguna.

Il rapporto tra i veneziani ed i loro vaporetto è di tipo del tutto particolare: non essendo l'auto (ed i prezzi dei taxi acquiescono molto alti) per spostarsi non restano che le gambe o il motoscafo dell'Actv. Per questo chiedono molto all'Actv e l'Actv cerca di dare altrettanto, anche se non sempre è facile, soprattutto d'estate quando sui mezzi pubblici si concentra l'assalto scatenato di migliaia

di turisti. I veneziani un po' si lamentano — fa parte del gioco — ma soprattutto stringono le spalle in attesa dell'inverno appollandosi alla filosofia della sopportazione per superare i disagi. Anche perché, al vaporetto sono affezionato. La sua regolarità è proverbiale ed il ritardo di un minuto è già cosa da destarte commentare: se siete un po' pratici degli orari — sempre esposti con evidenza agli imbarcaderi — potreste persino approfittare dell'arrivo di un battello per regolare il vostro orologio, nella stragrande maggioranza dei casi vi andrà bene.

Ma i battelli dell'Actv, a Venezia, non sono soltanto un mezzo di trasporto: sono anche un simbolo di sicurezza. Ancora tutti ricordano, al tempo dell'alluvione del 1966, la flotta dell'Actv partire al gran completo ed andare a raccogliere gli abitanti dell'isola di Pellestrina rifugiatisi sui tetti per sfuggire all'invasione delle acque. Forse è proprio pensando a quella notte di tragedia che gli isolani chiedono all'Actv di ormeggiare durante la notte le motonavi ai pontili delle isole maggiori mentre gli equipaggi dormono lì vicino in appositi alloggi, pronti ad ogni evenienza. Un «servizio» da protezione civile che all'Actv costa ma che è impossibile eliminare creda che

Gildo Campesato



NAPOLI — Un'immagine delle strutture interne della stazione Vanvitelli

Metropolitana Napoli: finalmente in porto il progetto della linea 1

Con delibera del 2-2-1983 della Regione Campania e la successiva delibera del Comune di Napoli del 16-1-84, il progetto della linea 1 della Metropolitana di Napoli è finalmente giunto in porto. Anzi lo stesso Comune di Napoli ha ritenuto di dover progettato un prolungamento della linea atto a servire il popoloso quartiere di Secondigliano.

Tutte le approvazioni necessarie sono state date e la Concessionaria, la M.M. Metropolitana di Napoli S.p.A., che nelle more dell'approvazione del progetto generale esecutivo ha portato avanti fin quasi all'ultima istanza i lavori per le opere civili nel tratto Piazza Vanvitelli - Piazza Muzi, è pronta a partire aprendo nuovi cantieri. Alla M.M. il Comune di Napoli ha affidato anche la realizzazione del progetto prolungamento. La Società ha preventivato di poter completare l'opera in 7 anni, ma solo se ci sarà un flusso costante di finanziamenti che coprono l'intera realizzazione. Questo è il punto.

È l'ennesimo progetto utile, indispensabile per rendere alla Città la sua vivibilità, che si scontra con la dura realtà napoletana. L'Ente Concedente, il Comune di Napoli, cui tocca il compito di fornire l'adeguato copertura finanziaria, ha una situazione economica notoriamente deficitaria ed una serie di debiti pregressi che non consentono di finanziare direttamente l'opera poiché impediscono l'accesso agli Istituti di Credito autorizzati al finanziamento della metropolitana.

Eppure la linea 1 della Metropolitana di Napoli, entrata a far parte del Progetto integrato Napoli, ha già ottenuto dalla CEE la garanzia del finanziamento del 40% delle opere civili (la maggior parte della spesa) dell'intera opera, riconosciuta fondamentale per il collegamento dell'area extraurbana a nord della città e la parte bassa e portuale.

Il Wali Journal di qualche giorno fa, descrivendo una Napoli priva di giunta comunale, sommersa dai rifiuti, con un deficit di bilancio esorbitante, citava il rischio che si interrompessero i lavori per la costruzione della Metropolitana come uno dei sintomi emblematici della situazione.

Le leggi che finanziano la Metropolitana, la 1042 del 1969 e le 222 successive integrazioni sono superate dai tempi offrendo una copertura finanziaria insufficiente per un'opera il cui costo è valutato sui 1.500 miliardi.

Eppure questo costo, che sembra alto, e nelle sue voci addirittura inferiore nei prezzi applicati (costo-km) per le altre metropolitane italiane di Roma e Milano.

La linea 1 che si svolge da Piazza Garibaldi a Colli Aminei, con un prolungamento che arriva fino a Secondigliano per un totale di 19 stazioni, attraversa la città toccando i punti nodali di traffico: Corso Umberto, Piazza 2222, Vomero, Arenella, dispiegando quartieri ghettizzati dalla mancanza di vie di accesso, come il quartiere Materdei, fino a collegare la città con la zona ospedaliera e la 167 di Secondigliano, quartiere emarginato fin dalla sua costruzione. Un percorso per il quale, specie nelle ore di punta occorrono ore nel traffico più caotico. Gli utenti della metropolitana lo percorreranno in soli 20 minuti. Il progetto della linea 1, già incluso nel Piano Comprensivo dei Trasporti del 1972, prevede inoltre il collegamento con le ferrovie dello Stato a Piazza Garibaldi, con la Comune e la Circumvesuviana a Montesanto, le funicolari al Vomero, con l'Alifiana a nord.

Sono previsti nelle zone d'interscambio, il famoso park and ride già realizzato in altre metropolitane europee e la ristrutturazione di tutto il sistema di trasporti su gomma in corrispondenza delle Stazioni della M.M. Un terminal per le autostrade extraurbane è previsto nei pressi del nodo ferroviario di Piazza Garibaldi.

Un progetto grandioso alla cui redazione, effettuata dalla M.M. Metropolitana Milanese S.p.A., hanno partecipato i più prestigiosi studi tecnici napoletani, una realizzazione che ci qualifica nel mondo attirando visite tecniche della Polonia ed anche dalla lontana Cina. È dello scorso gennaio la visita di una delegazione tecnica proveniente da Shanghai per visualizzare le soluzioni adottate a Napoli.



metrolev

Sistema modulare per il trasporto di massa di interesse metropolitano



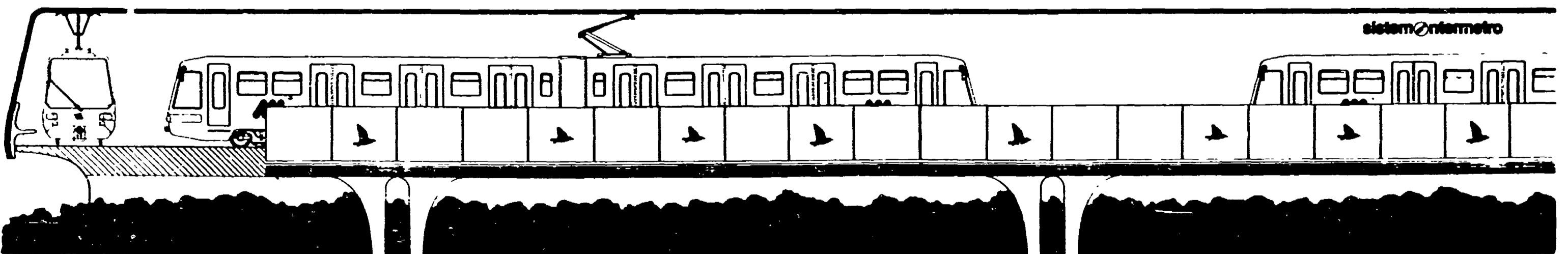
intermetro spa
00148 ROMA
VIALE CASTELLO DELLA MAGLIANA, 38
TELEFONI 06/52241
TELEX 622593 METRO I

Metrolev è un sistema di trasporto modulare alternativo ai tradizionali sistemi. Richiede brevi tempi d'esecuzione, bassi costi di investimento e di esercizio. È ideale per potenziare le reti di trasporto nelle grandi e medie città.

Metrolev è un sistema per viaggiare all'aperto, è silenzioso, pulito, puntuale, non crea inquinamenti né barriere urbanistiche. Metrolev è un sistema Intermetro: la sola in Italia che dal 1968 studia e realizza sistemi completi per il trasporto metropolitano e ferroviario.

- 1** *M* Metropolitana nel concetto di sistema a guida vincolata con servizio cadenzato e distanziatore automatico
- 2** *M* Leggera con riferimento alle strutture (ove corrono i veicoli) con ridotto carico per asse e ai bassi costi di realizzazione e di esercizio

- 3** *M* Elevata come equivalente o duale di galleria senza incroci a raso con altro trasporto
- 4** *M* Modulare nella via, nelle stazioni, nel veicolo, nella capacità di trasporto



Disegni: Stefano Fumagalli

system intermetro

6

Trasporti
oggi
domani

La drammatica situazione della portualità italiana
Le iniziative dello scalo toscano
Il comitato di coordinamento

Le compagnie «giramondo» guardano a Livorno

I rimedi estemporanei non servono, al massimo possono tamponare provvisoriamente una falla. Ciò che occorre è ridefinire il modello portuale italiano, attuare una nuova politica del mare ispirata a linee rigorosamente programmate, concretamente realizzabili. Purtroppo si fa poco in questa direzione. Si legifera pochissimo, si investe in maniera casuale, per non parlare della gestione della maggior parte degli enti pubblici che hanno una responsabilità gestionale diretta dei porti, annessi in centinaia di miliardi di deficit di gestione.

La situazione? Vediamola. La normativa sulla realizzazione e manutenzione dei porti è in pratica ancora quella del 1955, il Codice di navigazione è del '42 ed in gran parte derivato dalle norme risalenti al 1925 e periodi precedenti, le norme che regolano alcuni dei maggiori enti portuali risalgono ai primi decenni di questo secolo. Di contro abbiamo avuto negli ultimi vent'anni, nel settore dei traffici marittimi, una rivoluzione tecnologica senza precedenti. Di fronte a questa situazione, da parte dei responsabili di governo, si fanno tante chiacchiere e si arriva, in qualche caso, a suggerire rimedi estemporanei, privi di efficacia.

I soldi che si spendono per i porti, in assenza di una ridefinizione di un nostro modello, vengono utilizzati nel modo peggiore. In definitiva agli scali che devono affrontare la concorrenza sempre più qualificata dei porti del nord Europa per sostenere sia l'industria che il commercio nazionale, non si è data nemmeno una lira; c'è da aggiungere ancora che anche capire quali sono i veri problemi del Mezzogiorno e decidere interventi essenziali per la sua economia si continua ad investire nel porto di Gioia Tauro (250 miliardi già spesi, altri 120 stanziati) senza sapere a cosa servirebbero le sue strutture; a completare quello di Cagliari (494 miliardi spesi, 1.100 in corso di stanziamento) che sta affannosamente cercando una propria giustificazione; intanto sprofondano in mare le banchine e le dighe di Sibari (114 miliardi buttati fra le sabbie), sta crollando il mal usato pontile di Sant'Eufemia (17 miliardi) ed è tuttora in attesa di una qualche utilizzazione il porto di Saline Ioniche (107 miliardi) costruito in funzione di una industria chimica mai realizzata.

È in questa situazione che noi dovremmo affrontare i problemi aperti dagli ultimi sviluppi del trasporto marittimo, dalle rotte australi all'ultimo «grido» in fatto di gestione armatoriale: le rotte giramondo. Si tratta, in quest'ultimo caso, di grandi linee circolari interoceaniche che avvolgono il mondo e si muovono in una direzione, l'altra nella direzione opposta. Sono caratterizzate da cadenze orarie rigorosissime nei punti toccati ed ormai uno per bacino marittimo) dalle grandi navi oceaniche in modo da accelerare i cicli di utilizzazione nave. La distribuzione avviene con navi feeder nell'ambito del bacino marittimo. Per questa

ragione lo scalo ideale per le «giramondo» è costituito dal porto geograficamente più vicino al baricentro del traffico e che risponda a criteri di sicurezza, disponga di fondali sufficienti (non meno di tredici metri), assicurino alte rese operative.

Il Mediterraneo è centro ideale e l'Italia potrebbe offrire il meglio del servizio, solo se fosse adeguatamente attrezzata. In attesa che ciò avvenga le «stazioni» delle «giramondo» sono state individuate nel nord Europa, in Spagna, a Marsiglia. I porti italiani potranno esser toccati solo dalle feeder. Le compagnie impegnate nelle rotte «giramondo» stanno guardando per questo, a diversi nostri scali, Livorno in particolare. È qui che, procedendo, sia pure lentamente, una nuova struttura, la Darsena toscana che con una frazione modestissima dei fondi che per gran parte sono stati dispersi in iniziative portuali prive di obiettivi meditati, potrebbe costituire il primo scalo capace di qualificare la portualità italiana a livello europeo.

Anche altri porti potranno qualificarsi, ma oggi, nel Portofino, quello che i grandi vettori oceanici cercano in tempi brevi e con poca spesa può darlo solo la Darsena toscana il cui progetto è stato classificato ai primi anni dal Cipe, ma ignorato in sede governativa di ripartizione dei fondi di investimento (FIO).

Non vogliamo fare del campanilismo, ma vogliamo sottolineare come l'unico impianto veramente avviato a costituire una alternativa di scelte a livello europeo per traffico che si presentano di immenso interesse, anche per le attività indotte che vi si concatenano, è quello livornese e che è su questo, proprio perché più vicino al traguardo, che bisogna puntare le prime risorse disponibili, nell'interesse non solo suo, ma di tutta la portualità italiana che in qualche modo deve rilanciarsi nel mondo dell'armatoria che conta.

Occorre anche ricordarsi, però, che porto non vuol dire solo banchine: oggi è porto anche tutto il sistema di infrastrutture che permette al traffico di fluire ininterrottamente dallo spedite al ricevente servendosi di tutti gli schemi dell'intermodalità, come su un gigantesco nastro trasportatore che non conosce soste o rallentamenti.

Ma un sistema di questo genere non può funzionare se non si individuano bene i ruoli di tutte le componenti e soprattutto se non se ne individuano i centri direzionali. Sono tutti problemi che sentiamo profondamente. Proprio a Livorno è in fase di decollo una iniziativa che vuol essere anche di carattere sperimentale, intesa a dar vita ad un comitato di coordinamento del quale facciano parte insieme con le forze politiche rappresentative dell'ente locale, le forze sociali e i rappresentanti di tutte le categorie interessate alla vita portuale. Nasce questo Comitato per realizzare il polo di confluenza di tutte le iniziative che si collegano al quadro portuale essenzialmente come infrastrutture, per fare da punto di riferimento di iniziative disperse fra tante disparate competenze (Anas, Genio Civile, Opere marittime, ES, ecc.) e rendere difficile un automatico coaglio. Ma nasce anche per attivare iniziative promozionali, riconoscere e stabilire priorità d'interventi, rappresentare il porto in tutto quanto attiene al suo più razionale inserimento nel contesto territoriale del quale fa parte.

Italo Piccini
Consule della Compagnia portuali di Livorno

PIOMBINO (Livorno) — Piombino porto industriale, commerciale e turistico che, proprio per l'ampio ventaglio di attività a cui è legato, esula dalla dimensione locale assumendo riflessi sempre più rilevanti per l'intera economia della Toscana.

Lo scalo piombinese ha retto bene in questi ultimi anni, neri per molti altri porti italiani che registrano sostanziali diminuzioni del traffico a causa delle tariffe poco competitive, della scarsa efficienza oltre che di un impianto legislativo nazionale a dir poco carente.

Lo dimostrano pochi dati: si tratta del primo scalo italiano per quanto riguarda il traffico passeggeri (2.200.000 nel 1983) mentre il numero degli automezzi da e per la Sardegna è salito da 84.888 del 1979 a 111.179 dello scorso anno.

A giudizio di Michele Mussi, Console della Compagnia dei lavoratori portuali, il superamento della debolezza strutturale dei nostri scali può avvenire solo mediante indirizzi programmatici precisi e coordinati tra gli enti pubblici competenti e gli stessi operatori del settore.

In questa direzione si colloca l'attento rapporto di collaborazione — sia in ter-

Intenso traffico di passeggeri e di automezzi da e per le isole - Gli investimenti della Regione Toscana - Si pensa alla nuova stazione marittima e ad abbassare i fondali - Il molo della «Magona»

Piombino: molti successi e tante idee per il porto

mini di progettazione che finanziati — tra il Comune di Piombino e la Regione Toscana, grazie al quale il potenziamento dell'area portuale sta diventando una realtà.

Dal 1972 — anno in cui le competenze in materia sono passate alla Regione — quest'ultima ha finanziato opere per oltre 13 miliardi di lire. Tra esse la costruzione della scogliera a difesa del molo foraneo, la realizzazione della darsena «Magona» e l'ampliamento della banchina «Trieste». In poche parole la Regione Toscana, in dieci anni, ha investito più di

quanto lo Stato abbia fatto in trenta.

Naturalmente non è tutto: per il potenziamento dello scalo sono necessarie altre opere e quindi nuovi investimenti; tra gli interventi già individuati e di prossima realizzazione vi è l'ampliamento dell'area retrostante il porto, dove sono previsti parcheggi e strutture per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci.

Altrettanto necessaria è la realizzazione della stazione marittima, già progettata per consentire un collegamento rapido tra treno e na-

ve; il programma, a questo proposito, prevede che in futuro i treni-nave per l'isola d'Elba non transitino più dalla stazione centrale ma arrivino direttamente al porto mediante un raccordo tra la stazione industriale e quella marittima.

Un altro problema da affrontare è quello dei ripristini e dell'approfondimento dei fondali, attualmente insufficienti per l'attracco delle grosse navi che trasportano materie prime per le fabbriche locali. Non solo: la sottoutilizzazione del pontile che serve l'industria siderur-

gla è un'altra questione da risolvere. Secondo Mussi è certamente improduttivo utilizzare una struttura di quelle dimensioni solo al 30% della sua capacità operativa; da qui la necessità di allargarne l'uso anche agli altri operatori del porto, pur permanendo il regime di autonomia funzionale. Infatti, se è vero che il consolidamento del porto passa inevitabilmente dalla realizzazione delle infrastrutture — anche di quelle viarie e ferroviarie che collegano le banchine al resto del Paese — un altro elemento determinante

è quello della gestione delle strutture portuali.

A questo proposito Mussi ritiene che la risposta più idonea sia quella della costituzione di una società per azioni alla quale partecipino gli enti pubblici interessati, gli operatori, le industrie locali e la stessa Compagnia dei lavoratori portuali. Un organismo snello e funzionale che potrebbe attivare tutte le potenzialità già presenti sul porto, gestendo razionalmente i mezzi meccanici di carico e scarico e le aree di deposito interessandosi al contempo della ricerca di nuovi traffici in modo efficiente e quindi competitivo.

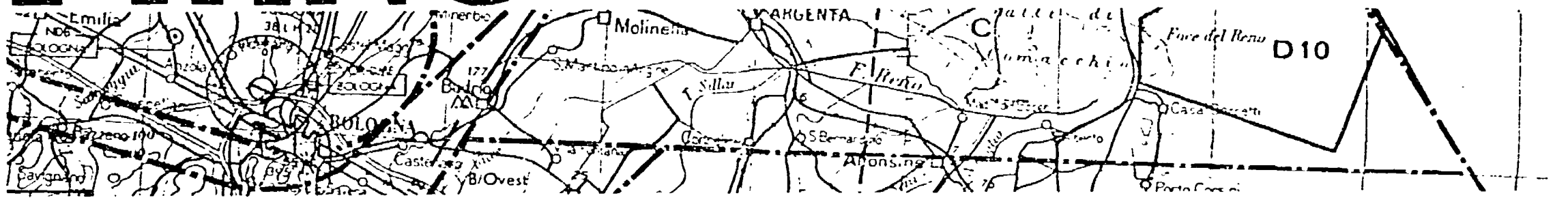
Un esempio del genere è già stato realizzato e con buoni risultati, con la costituzione di una società tra l'industria della Magona d'Italia e la Compagnia, per la gestione del «pontile a giorno».

Sul futuro del porto, quindi, le idee sembrano chiare. L'impegno — a detta di Mussi — deve essere quello di lavorare per tradurle in realtà; e, perseguendo questa strategia, continuare intanto sulla strada del coordinamento delle competenze.

Valeria Parrini

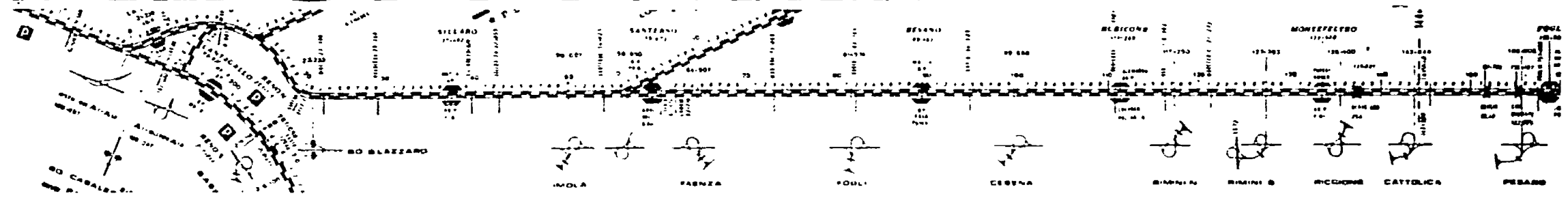
REGIONE EMILIA-ROMAGNA GIUNTA REGIONALE

PIANO



Per gli Aeroporti, l'individuazione dell'aeroporto di Bologna quale principale aeroporto dell'Emilia-Romagna di rilievo nazionale, assieme alla qualificazione di Forlì e Rimini; l'indicazione del trasporto aereo di terzo livello come una possibilità di sviluppo di tale settore.

REGIONALE



Per le Strade, il miglioramento della accessibilità delle autostrade, con l'apertura di nuovi caselli, per porle al servizio della mobilità regionale; la liberalizzazione di alcuni tratti autostradali e la realizzazione di una rete stradale regionale, utilizzando al massimo le infrastrutture esistenti; l'integrazione della rete stradale urbana con la rete stradale regionale.

INTEGRATO DEI



Per i Porti e la Navigazione Interna, la necessità di uno sviluppo del Porto di Ravenna collegato anche al potenziamento del trasporto delle merci attraverso il sistema idroviario padano; Per i centri intermodali, il Piano indica il Porto di Ravenna e gli Interporti di Bologna e Parma come centri intermodali nazionali e regionali per la movimentazione e lo scambio delle merci.

TRASPORTI



Per le Ferrovie, l'organizzazione a rete delle Ferrovie ricadenti sul territorio regionale; la realizzazione del Servizio Ferroviario Regionale, a cadenza, per la mobilità delle persone; la diversione dalla strada alle ferrovie per il trasporto delle merci sulle lunghe distanze.

— Copia del Piano Regionale Integrato dei Trasporti e agenzia di trasporto presso la Regione Emilia-Romagna al prezzo di L. 85.000, più alle spese di riproduzione e spese postali per il recapito. Per informazioni rivolgersi Regione Emilia-Romagna, Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione, via dei Mille 21, 40121 Bologna - Tel. 559848

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti ha assunto come base il quadro di riferimento per lo sviluppo regionale che individua nella qualificazione dell'apparato produttivo, nell'uso corretto delle risorse e nella qualificazione urbana le tre direttrici fondamentali. L'importanza del ruolo riconosciuto al settore dei trasporti per conseguire tali obiettivi, la vitalità economica e sociale del territorio da servire, la configurazione della Regione come struttura urbana policentrica e la particolare posizione geografica che colloca l'Emilia-Romagna come cerniera per i traffici nord-sud del Paese, hanno comportato la necessità di estendere il Piano a tutti i modi di trasporto. Il Piano è quindi plurimodale ed integrato. Esso si configura come uno degli strumenti per la realizzazione del sistema regionale metropolitano policentrico; obiettivo del Piano è migliorare la mobilità delle persone ed il trasporto delle merci. Il Piano dei Trasporti dell'Emilia-Romagna, pur essendo di lungo periodo (proiezione al 2000), abbraccia e contiene il medio e breve periodo e si articola per fasi pluriennali con investimenti che, sebbene consistenti, sono compatibili con la situazione economica nazionale e possono costituire un fattore rilevante per il superamento della crisi economica e per lo sviluppo del Paese.

CABELLA ALDO

TRASPORTO
PIANOFORTI

Piazza Cavalletto, 7 a can.
GENOVA - Tel. 591.777

Presentata la delibera che dà il via ai lavori

Il progetto Fori arriva in Consiglio comunale

L'assessore Aymonino ha illustrato i criteri del programma - I primi interventi saranno effettuati nei Fori di Nerva e di Traiano - La DC tenta di far slittare la discussione

Lo «scorticamento» del terreno dei Fori di Nerva di Traiano sarà il primo passo. Contemporaneamente l'amministrazione comunale stabilirà i criteri per il concorso internazionale di idee sulle cosiddette «aree urbane di bordo al settore archeologico», cioè sulle zone di città immediatamente adiacente alla parte dei monumenti romani. Il progetto Fori di cui si discute da anni, è arrivato ieri sera in Consiglio comunale. C'è arrivata la delibera che, appunto, dà il via all'intera operazione di sistemazione della zona: un intervento gigantesco da un punto di vista archeologico, storico, urbano che, nelle intenzioni del Comune e della Soprintendenza archeologica di Roma dovrà andare avanti per anni, probabilmente fino al termine del prossimo secolo. L'assessore al centro storico Carlo Aymonino ha accompagnato con una relazione la delibera approvata dalla Giunta l'otto maggio e già discussa in tre riunioni della commissione consiliare.

L'idea di partire con scavati grafici — ha detto Aymonino — risponde all'esigenza di approfondire l'operazione conosciuta a più largo raggio per valutare scientificamente tutti i fattori che compongono il «progetto Fori». Come in sostanza, per non «eventuali» passi fatti per il momento si comincia con lo studiare metro per metro due zone, il Fori di Nerva e quello di Traiano. Concretamente le aree saranno recintate e saranno rimossi gli impianti tecnologici, cioè quelle strutture estranee al progetto di recupero. Dopodiché si passerà allo «scorticamento» del suolo. I due Fori (in sostanza una grossa parte del triangolo delimitato da via dei Fori di Nerva e Alessandrina) saranno studiato per strada saranno tolti via i pezzi interi di terreno ed esaminati.

Sulla base dei dati concreti forniti dallo studio di queste «pellicce» di terreno e di ciò che eventualmente porteranno alla luce spetterà all'archeologia — ha detto Aymonino — vagliare l'importanza e la fattibilità del progetto assumendosi la responsabilità della valorizzazione e trasformazione di quest'area strategica del centro storico e della città tutta.

L'idea di partire con scavati grafici — ha detto Aymonino — risponde all'esigenza di approfondire l'operazione conosciuta a più largo raggio per valutare scientificamente tutti i fattori che compongono il «progetto Fori».

Dopo la relazione di Aymonino è cominciata la discussione. Ma c'è stato subito il tentativo della DC di far slittare tutto e di rimandare l'esame ad una non meglio precisata «prossima seduta». Questo atteggiamento è stato portato alle estreme conseguenze dal consigliere missino Ciancamerla che si è cimentato in un intervento fiume con un taglio decisamente ostruzionistico.

L'idea di partire con scavati grafici — ha detto Aymonino — risponde all'esigenza di approfondire l'operazione conosciuta a più largo raggio per valutare scientificamente tutti i fattori che compongono il «progetto Fori».

Cambia il nome con regolare documento avuto all'anagrafe

Roberto Moscatelli, accusato di rapina, accompagnato da due «testimoni» aveva ottenuto la carta di identità assumendo la generalità di un'altra persona - Arrestato

Camicia inappuntabile, cravatta intonata, valigia e quattro ruote, passo disinvolto e sicuro, una casa lussuosa — ma al Casilino, dove fino a ieri era conosciuto come un insospettabile commercialista — ha detto il capitano della squadra mobile che ieri mattina lo ha arrestato con un documento che, a detta di un informatore, non aveva avvertito di avere in tasca un documento che, a detta di un informatore, non aveva avvertito di avere in tasca un documento che, a detta di un informatore...

quente della mala romana, fu un gioco da ragazzi. Un giorno con due «testimoni» si presentò all'anagrafe. L'idea, ora denunciata per favoreggiamento, fu disposta all'impiegato di turno che il loro amico si chiamava Paolo Fanelli e che abitava in via della Maranella, al Casilino. Sopra questo nome e questo indirizzo, regolarmente registrati all'anagrafe, l'impiegato appose la foto di «Roby il matto».

Colpito dal mandato di cattura, spiccato nei suoi confronti dalla magistratura genovese nel febbraio dell'82, per una rapina commessa insieme ad altri esponenti della mala romana ai danni di un altro ignaro cittadino (Paolo Fanelli) ovviamente censurato.

ginità. Ieri mattina la sua latitanza è finita in seguito alle indagini e al pedinamento fatti da due sottufficiali della mobile. Aldo Ceccarelli e Ali Ben Mushà.

risultava affatto falso. Ma non si sono arresi. Sono infatti andati in via della Maranella (l'indirizzo che risultava sul documento), a casa del vero Paolo Fanelli, un giovane di 31 anni, anche lui residente al Casilino, ma in quel momento assente.

Un gioco da ragazzi ma ci vuole pure un po' di fortuna

Ma è veramente così semplice cambiare identità (magari rubandola a qualcun altro) legalmente? Abbiamo girato la domanda ad un alto funzionario dell'anagrafe, il dottor Moauro, e all'impiegato di una circoscrizione addetto al rilascio delle carte di identità. È possibile — è stata la risposta — anche se non semplice. Con la meccanizzazione dei servizi anagrafici le carte di identità sono rimaste uno dei pochi documenti che non vengono rilasciati «a vista» e proprio per questo soggetti a molti controlli.

Ecologia applicata: avviata una ricerca della Provincia condotta da tremila studenti

Indagini sul suolo, sugli aghi di pino nella V e XI zona - Inchiesta sul consumo energetico domestico - Energia e ambiente - Il lavoro sarà concluso nell'85

Orario di lavoro in Europa: oggi incontro del PCI al Pantheon

Perché ridurre l'orario di lavoro, in Italia e in Europa? È l'interrogativo a cui si cercherà di rispondere con un dibattito organizzato dalla Federazione romana del PCI che si svolgerà oggi pomeriggio alle 17.30. All'incontro — durante il quale si affronteranno le grandi questioni del lavoro, della disoccupazione e della politica economica in Europa — parteciperanno Antonio Montessoro, Marina Rodano, Luigi Berlinguer, Antonio Falorni, Pietro Ianni e Michele Magno.

I giovani e il voto: domani dibattito all'Università

«L'amore come»: in un film tante storie diverse

o si è conosciuti dall'impiegato, oppure ci si presenta insieme con due testimoni che garantiscono la reale identità del richiedente. Il truccetto è tutto qui. Basta trovare due amici compiacenti e il gioco è fatto. Controlli e verifiche, infatti, avvengono sui dati anagrafici forniti all'impiegato della circoscrizione. Ma se questi sono sbagliati in partenza tutte le verifiche sono falsate dall'inizio e non sarà per nulla facile dall'archivio centrale dell'anagrafe scoprire l'imbroglio. Naturalmente non si può inventare un nome di sana pianta.

Un terzo piano di intervento dei ricercatori in erba è quello dell'uso dell'energia: forse l'aspetto più interessante di tutto il lavoro, perché può mettere in risalto la relazione stretta che esiste tra l'uso distorto dell'energia di inquinamento. Questo lavoro è svolto attraverso dei questionari; per ora non sono stati raccolti soltanto 200 ma al termine dell'intera ricerca (data prevista settembre '85) saranno almeno duemila. I questionari vengono distribuiti nelle case e servono a rilevare i dati del consumo per riscaldamento, produzione di acqua calda, usi di cucina e di elettrodomestici. Sarà così possibile anche capire fino a che punto gli sprechi di energia incidano sui bilanci energetici, che quasi sempre è erroneamente sottovalutati. Intanto proprio su questo terreno la Provincia sta intervenendo, assegnando ad alcune imprese il compito di redigere dei bilanci energetici e sui progetti di fattibilità per l'uso dei bacini idrografici del fiume Treia, a cavallo delle province di Roma e Viterbo, e del torrente Sambuvio, nell'alta valle dell'Aniene.

«L'amore come». In un film-documentario, realizzato da Silvio Agosti, catturiamo di diversa estrazione sociale e politica faccenderario le proprie storie. Il film sarà proiettato oggi alle 18 e alle 20.30 presso il cinema Del Vascello a Monte Verde. Dopo l'ultima proiezione seguirà il dibattito sul film. Parteciperanno il regista Silvio Agosti e Roberto Pinto, responsabile della commissione femminile della federazione romana del Pci. La proiezione è stata organizzata dal Pci della zona Giancoiese nell'ambito del seminario su «L'amore come».

«L'amore come». In un film-documentario, realizzato da Silvio Agosti, catturiamo di diversa estrazione sociale e politica faccenderario le proprie storie. Il film sarà proiettato oggi alle 18 e alle 20.30 presso il cinema Del Vascello a Monte Verde. Dopo l'ultima proiezione seguirà il dibattito sul film. Parteciperanno il regista Silvio Agosti e Roberto Pinto, responsabile della commissione femminile della federazione romana del Pci. La proiezione è stata organizzata dal Pci della zona Giancoiese nell'ambito del seminario su «L'amore come».

La sora Angelina, una vita tra i pegni

Al cartello affisso alcuni giorni fa nessuno dei clienti della banca di Perugia ha caso. Quando però si trovano davanti al cassiere che per un'operazione di rinnovo della polizza chiede una cifra superiore a quella prevista cominciano le domande. Il cassiere sotto pressione (le file sono da ufficio postale) è costretto a dare spiegazioni rassicurando e invitando il cliente a leggere il cartello. Così si scopre che dal primo giugno la Cassa di Risparmio ha deciso una variazione dei tassi d'interesse. Ad una prima occhiata mente di sconvolgimento. Nel caso dei clienti che ottengono un prestito inferiore alle 100 mila lire c'è addirittura uno sconto: dal 14% si passa al 10%. Nella fascia compresa tra le centomila lire e il milione il tasso invece sale dal 19% al 21%. Al di sopra del milione si paga il 22 anziché il 22,50%.

«Gia — commenta Vincenzo Iavarone delegato della Fidac Cgil — ma la fascia compresa tra le centomila lire e il milione rappresenta il 90% della clientela. Bisogna poi considerare che la Cassa di Risparmio da a questo aumento un valore retroattivo. Tasso aumentato anche per chi ha stipulato una polizza prima del 1° giugno. È solo questo — aggiunge Iavarone — considerato che il 31 maggio il giro d'affari era intorno ai 500 miliardi far intascare alla Cassa di Risparmio una cifra superiore ai 2 miliardi».

Un terzo piano di intervento dei ricercatori in erba è quello dell'uso dell'energia: forse l'aspetto più interessante di tutto il lavoro, perché può mettere in risalto la relazione stretta che esiste tra l'uso distorto dell'energia di inquinamento. Questo lavoro è svolto attraverso dei questionari; per ora non sono stati raccolti soltanto 200 ma al termine dell'intera ricerca (data prevista settembre '85) saranno almeno duemila. I questionari vengono distribuiti nelle case e servono a rilevare i dati del consumo per riscaldamento, produzione di acqua calda, usi di cucina e di elettrodomestici. Sarà così possibile anche capire fino a che punto gli sprechi di energia incidano sui bilanci energetici, che quasi sempre è erroneamente sottovalutati. Intanto proprio su questo terreno la Provincia sta intervenendo, assegnando ad alcune imprese il compito di redigere dei bilanci energetici e sui progetti di fattibilità per l'uso dei bacini idrografici del fiume Treia, a cavallo delle province di Roma e Viterbo, e del torrente Sambuvio, nell'alta valle dell'Aniene.

«L'amore come». In un film-documentario, realizzato da Silvio Agosti, catturiamo di diversa estrazione sociale e politica faccenderario le proprie storie. Il film sarà proiettato oggi alle 18 e alle 20.30 presso il cinema Del Vascello a Monte Verde. Dopo l'ultima proiezione seguirà il dibattito sul film. Parteciperanno il regista Silvio Agosti e Roberto Pinto, responsabile della commissione femminile della federazione romana del Pci. La proiezione è stata organizzata dal Pci della zona Giancoiese nell'ambito del seminario su «L'amore come».

Sottoscrizioni: si va a rilento «Serve più slancio nel partito»

L'anno passato, a due mesi dall'apertura della sottoscrizione per le elezioni, in federazione erano arrivati circa 200 milioni. Quest'anno, nello stesso periodo di tempo, sono stati raccolti poco più di 130.

«Non voglio essere catastrofista. Con le tessere, il finanziamento pubblico, le quote versate dai nostri amministratori e le sottoscrizioni saremo quasi in grado di far fronte alle necessità se non avessimo il peso degli interessi passivi (50-60 milioni) ai mesi dei debiti passati. Per questo insieme alla sottoscrizione per la stampa e propaganda abbiamo lanciato una sottoscrizione straordinaria (con l'obiettivo di 4-50 milioni) che ridurrebbe drasticamente la base del deficit e i relativi interessi».

«Non ti pare che sia un po' pesante per gli iscritti far fronte a due sottoscrizioni insieme?»

Nettuno: la giunta non vuole festa de «l'Unità»

L'amministrazione comunale di Nettuno, guidata da Dc, Psi e Pri, ha impedito che si faccia la festa dell'«Unità». La denuncia viene dalla locale sezione comunista che ha organizzato una manifestazione davanti al Comune contro il nuovo regolamento presentato dalla giunta al consiglio sulla «del paronocniale», dove la festa ogni anno per 8 giorni si svolge

Calcio

Importanti «colpi» sul mercato mentre il Barcellona non decide per «Dieguito»

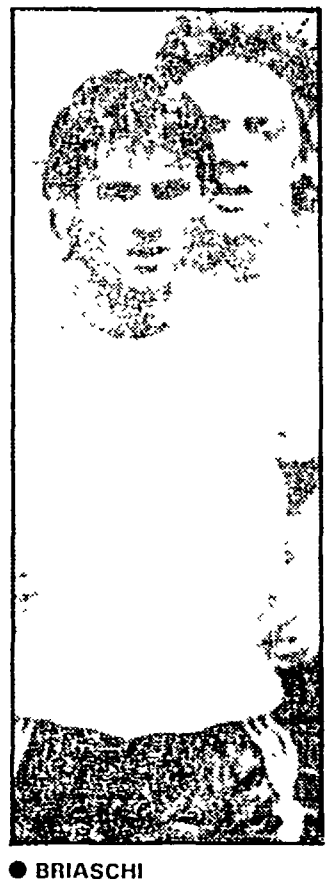
Briaschi alla Roma, Brady all'Inter Per andarsene dalla Spagna Maradona fa la sceneggiata

«Mi state uccidendo!», ha detto l'asso argentino di ritorno dagli USA ma il club catalano ha rinviato ad oggi una risposta definitiva al Napoli - L'attaccante del Genoa alla squadra capitolina in cambio di Chierico (e Bonetti?) - Pellegrini ha pagato 2 miliardi l'irlandese

Il senatore giocava a pallone con Romolo e Remo

Anche lunedì, al consueto «Processo», le consuete scene... «Processo», le consuete scene...

Briaschi è della Roma. La società giallorossa è riuscita a soffrire l'attaccante genovese alla Fiorentina...



● BRIASCHI

dalla tournée negli Stati Uniti. Stanco per il viaggio, il giocatore ha preferito concedersi una giornata di riposo...

Massaccesi ha messo a riposo l'ingegner Chiti dopo le disastrose prove del «mondiale»

All'Alfa Romeo è la fine di un'epoca

Chiti ha fatto da capo espiatorio - In realtà il presidente dell'industria automobilistica considera una «palla al piede» la Formula 1

Auto

Alfa Romeo, fine di un'epoca. Un capitolo durato otto anni. Lunedì, Ettore Massaccesi, presidente dell'industria automobilistica di Arese...

reparto che fornisce i motori turbo al team di Pavanelli. Un capitolo iniziato con dieci freddi righe di comunicato. Impossibile scrutare il seguito...

rimane in formula 1 solo come fornitrice di motori. L'avventura in proprio: sulle vetture del «biscione» salgono Depailler (morto in prova a Hockenheim)...

È stata lasciata incancrenita. La verità è che Ettore Massaccesi ha sempre sopportato la presenza dell'Alfa Romeo in formula 1...

Acquisti e Coppa Italia: oggi i ritorni delle semifinali e i milanesi rischiano brutto contro l'Indesit

Tonut è sempre più vicino alla Simac

Basket

Tra voci e affari fatti e il proprio vero: la Roma corre il rischio di diventare la squadra meno amata d'Italia...

Il mercato. Archiviato il trasferimento di Romeo Sacchetti da Torino a Varese dove Toto Bulgarelli intende allestire una grossa squadra...

Brevi

McEnroe batte Arias a Parigi. Nei quarti di finale degli Internazionali di Francia di tennis John McEnroe ha battuto Luis Arias...

Garuti rifiuta l'Avellino. Lo stopper del Pisa Stefano Garuti ha rifiutato il trasferimento all'Avellino. Lo ha dichiarato lo stesso giocatore...

L'Angola va a Los Angeles. Si sarà anche l'Angola a Giochi olimpici di Los Angeles. Il paese africano ha fatto pervenire in estrema sua adozione...

La Corte dei Conti sul CONI, critiche ma anche «sviste»

La Corte dei Conti ha dato qualche barchetta ai Coni, a proposito della gestione finanziaria degli anni che vanno dal 1978 al 1982.

proprio dei fondi del «Toto». Non vogliamo certo fare i difensori d'ufficio del Coni. Ci mancherebbe altro.

fondo speciale da costituirsi presso l'Istituto medesimo e da alimentarsi con il versamento da parte del Coni dell'equivalente del 3 per cento calcolato sugli incassi lordi del concorso pronostici...

amministrazione, bisognerebbe stabilire quanto c'è di responsabilità del Coni (e quanta c'è senz'altro) e quanto dell'ingabbiamento delle pastoie della legge sul parastato...

COMUNE DI MONTEPULCIANO

AVVISO GARE D'APPALTO. Questa Amministrazione Comunale è in procinto di indire «GARE A LICITAZIONE PRIVATA» ai sensi dell'art. 1/A della Legge 2-2-1973 n. 14...

COMUNE DI POGGIO BUSTONE

AVVISO DI GARA. Questo Comune dovrà indire licitazione privata per l'appalto dei lavori di COSTRUZIONE DI UN PARCO PUBBLICO con annessi impianti sportivi...

PROVINCIA DI ANCONA

Questa Amministrazione deve espone mediante licitazione privata da eseguire in contanti la spesa per la costruzione della strada provinciale Scavaglia-Morò di Aila - Impegnata a base d'appalto L. 220.000.000...

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE VITERBO

Table with 3 columns: Item description, Quantity, and Price. Includes items like 'Divise per Cantonieri e Capo Cantonieri', 'Addetti alla Vigilanza Istituzionale Venatoria', etc.

Ciclismo



In pericolo anche la tappa di Selva Val Gardena e il tappone dei cinque colli dolomitici?

Bloccato lo Stelvio, il Giro sul Tonale

Bruggmann «beffa» gli sprinter a Lecco

Il «dirottamento» favorisce Moser? Forse dispiace anche a Francesco la «chiusura» del Passo dello Stelvio: dopo la mitica cima c'erano 75 km di discesa... - Un'alleanza per favorire la vittoria della maglia rosa? Confidenze di un corridore che va per la maggiore



● Passamontagna, quanti, calzamaglie: così si è corso ieri al «Giro» per il freddo e la pioggia. Qui vediamo MOSER (a sinistra) e AMADORI

Nostro servizio
LECCO — Capelli grigi al vento, Torriani, va di corsa sul palco di mamma tv per protestare contro le notizie pomeridiane che danno il Passo dello Stelvio chiuso al traffico, chiuso a tutti e quindi anche al Giro d'Italia. Appare seccato don Vincenzo quasi in possesso di una convinzione, di una forza interna che lo aiuterà a portare la carovana lassù, a quota 2758 dove aveva fissato la Cima Coppi, dove c'è ancora il sapore del ciclismo antico e le famose parole di Mario Ferretti nei pomeriggi in cui i tifosi tenevano un orecchio incollato alla radio: «un uomo solo al comando, la sua maglia e bianco-celeste, il suo nome...».

Ricordi lontani, un'altra epoca, un altro ciclismo e oggi non andremo sullo Stelvio, oggi il Giro dovrà contentarsi di un percorso di riserva, quello che cominciando da Pontida di Lecco di porterà a Merano su una distanza di 232 chilometri, una suonata col passo del Tonale e il passo delle Palade, il primo a 1883 metri d'altitudine, il secondo a quota 1312, due disticchi che rispetto allo Stelvio probabilmente faranno il solletico. Dalle Palade ci sarà poi un bel pezzo di discesa che conduce al traguardo, quindi i vari Fignon, Visentini, Lejarreta, Baronchelli, Van Der Velde e Da Silva parlano di un Moser fortunato, ma fossim andati sullo Stelvio, avremmo trovato un'aquila capace di spiccare

il volo e di rivoluzionare la classifica? Non vorrei sbagliarmi, ma forse piace anche a Moser non transitare dal mitico Stelvio: spiace perché dopo quella vetta dove la neve sembra polverire di stelle, c'erano ben 75 chilometri di discesa per raggiungere Merano, che a meno di crisi e di cote spaventose, più di un corridore avrebbe potuto recuperare il terreno perso in salita.

Torriani si arrende alle 18,30, dopo essere chiamato a gran voce dai giornalisti e con una sceneggiata che è una violenta polemica nei confronti dell'ingegner Ortolani il quale aveva inviato un telegramma in cui esprimeva il suo «no» secco e perentorio. «Sarebbe possibile transitare sullo Stelvio, ma se lo facessi andrei in galera. La decisione dell'Anas mi avvelena il sangue, si toglie al Giro un grosso richiamo. Ho cercato il ministro Nicolazzi, non l'ho trovato, devo sottostare ad un provvedimento che non condivido assolutamente», grida Torriani fino a perdere la voce.

l'attenzione: non si va sullo Stelvio e forse domani non si andrà neppure a Selva di Val Gardena poiché esiste il pericolo delle valanghe di neve. E i venerdì saranno percorribili i cinque colli dolomitici? Come l'Unità aveva anticipato due settimane fa, potrebbe saltare tutto il finale montagnoso del Giro se il cielo non chiuderà i rubinetti per aprirsi al bel tempo.

Nostro servizio

LECCO — Nulla di nuovo sotto il sole, piovono sotto la pioggia del Giro. Verso le cinque della sera, dopo una cavalcata di 260 chilometri e non di 249 come annunciava il programma di Torriani, l'elvetico Bruggmann beffa i velocisti sul traguardo di Lecco e la classifica non cambia di una virgola. Non era una gara che preoccupasse Moser, intendiamoci, ma è anche vero che Francesco non ha avuto il minimo disturbo, che è stato protetto in carrozza nella cornice dei luoghi manzoniani e che giunti al mercoledì dell'ultima settimana di competizione il capitano della Gls conta i giorni che lo separano dal festival di Verona. Con buone speranze di cogliere il bersaglio, ovviamente, anche se la battaglia non è terminata, anche se qualcuno pensa di fargli lo sgambetto, di coglierlo in fallo in extremis, di realizzare un gran colpo, una grande sorpresa.

La tappa di ieri era cominciata con un quarto d'ora di ritardo per dare modo ai metalmeccanici della Teksid di leggere un comunicato sulla gravissima situazione di questa fabbrica di bulloni appartenente al gruppo Fiat e sottoposta ad oltre duemila licenziamenti. Sono in pericolo altri posti di lavoro con una composta, civile manifestazione si è voluto richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sui numerosi, scottanti problemi occupazionali ed economici della intera Val di Susa. Un saluto, dunque, un abbraccio e un augurio ai compagni in lotta per sacrosanti diritti, e avanti sotto una pioggia battente, avanti con un Giro circondato da polemiche e sospetti, da chiacchiere che diventano accuse.

Cosa succede? Ecco. Nella serata di Bardonecchia, mentre i fiocchi di neve sembrano farfalle, mentre ero al tavolo in un ristorante che ospitava alcune squadre, un corridore che va per la maggiore e che per le circostanze non vuole essere citato, è stato molto preciso sulle alleanze di Moser, sulle amicizie denunciate da Moreno Argentin. A titolo di informazione e senza prove concrete, le formazioni e i rispettivi capitani che appoggiano Moser sarebbero: mientepopoladimo che è la del Tongo-Colnago di Saronni, la Inoxspan di Visentini, la Alfa Lum di Lejarreta, l'Atala di Freuler e la Dromedario di

Vandi, perciò controllando solo le mosse di Fignon e di Argentin, il signor Moser si troverebbe in una botte di ferro o quanto meno con grosse esagerazioni.

È uno scandalo? In apparenza più che sembrare uno scandalo ma io dubito fortemente che se Moser dovesse trovarsi in un momento di crisi Visentini, Saronni e gli altri lo auterebbero, anzi penso che per vincere il Giro, per giungere a Verona in maglia rosa, il trentino dovrà esclusivamente fidarsi delle sue gambe e del suo motore. Naturalmente, tenendo conto della posizione di Francesco, del suo prestigio e del suo entourage (Enervit inclusa) le offerte di protezione sicuramente non mancano, ed era così il mondo dei Coppi e dei Bartali, così lo scorso anno nei riguardi di Saronni, però senza voler assolvere completamente l'ambiente, io non prenderei alla lettera quanto si dice e quanto si mormora in materia di inghippi.

È la corsa? La corsa è una processione di uomini in bicicletta, è un pedalar lento sotto l'acqua per una infinità di chilometri e una infinità di città, paesi e villaggi tutti pieni di

gente nonostante le cattiverie del cielo. Ecco Torino, ecco Verelli con le sue risate, ecco Turbigo con lo striscione Irge che frutta a Mantovani un milione di lire, ecco il finale in cui si mostrano Pirard e Fruler, Seghers e Pira, Saadi, Pozzi e De Vito, Maccelli e Sant'Ambrògio, ancora Pirard più Bincoletto, ma quando siamo alle porte di Lecco, quando si costeggia un lago gonfio e sornione, il gruppo è compatto. Un volatore? No, e perché? Perché mentre tutti gli sprinter affilano le armi, dal plotone scizzano fuori Bruggmann e Pirard, uno svizzero e un olandese. L'arrivo è in lieve salita. Polanese desiste e alla testa del gruppo si vede un Mantovani che per favorire l'azione del compagno di squadra frena di colpo e così Bruggmann, è il vincitore che può togliere le mani dal manubrio per vivere la sua giornata di gloria. È il primo successo della Malvor-Bottecchia, e si vede Pino Zandegù che si agita, che corre verso il palco che recita da par suo come un attore consumato.

Gino Sala

Panizza: «È una corsa su misura»

Ieri era il compleanno di Panizza, e notate la finezza del destino, l'anniversario del «decano» del ciclista più ciclista della carovana scozza puntualmente nel cuore del Giro, quando la corsa abbandona i preamboli e arriva al dunque. Proprio secondo lo spirito del Giro, che è corridore di grinta e fatica, campione di un ciclismo antico e nuovo.

«Levi mi chiede che giro è questo e io lo domando a lei. Che corsa è questa? È una corsa vera, con tutti quei rigori cittadini come ieri, a Bardonecchia, curve e controcurve in un fazzoletto prima del traguardo? E sono salite vere quelle rampette che ci mettono davanti? Io ieri ci ho provato, dalle parti di Susa; giovedì viene mio figlio al Giro e mi sembrava giusto regalargli una vittoria. Uno scatto, due scatti dove la salita si arrampicava veramente; ma mi dice lei come è possibile fare selezione su certi percorsi? Dodici anni fa, quando

arrivammo da queste parti, venivamo dal So-trevo e da altri colli. Un po' di differenza no? Non mi si venga a dire che non avevamo le nostre ragioni. Ci siamo già dimenticati di quel budello a Holesna. La prima tappa, dove ci siamo infilati in centosettanta e quaranta sono caduti? E di quel camion in terza fila che ci si è parato davanti la tappa dopo? Una cosa è accettare i rischi della nostra professione, un'altra andare allo sbaraglio. E per chi, poi? Sono finiti i tempi del ciclista che apriva bocca solo per dire: «sono contento di essere arrivato uno»; e allora devono finire i tempi della gente che rischia sulla nostra pelle. All'estero non è così; le situazioni pericolose sono segnalate e chi rischia, poi, sono fatti suoi. È un'altra cosa, lo mi assumo le mie responsabilità, queste cose le ho sempre dette mai mandate a dire. Ho cercato di dirle a chi so io anche quel giorno, in corsa; non hanno accettato il

dialogo, hanno detto che chi doveva esprimersi lo aveva già fatto. Il ciclismo è fatto anche di queste cose, di questi giochi. L'ho capito in fretta, e sulla mia pelle; al mio secondo Giro d'Italia mi rubarono una tappa alle Tre cime di Lavaredo che avrei dovuto vincere, annullandola per le spinte degli altri. Non mi dà fastidio sapere di essere il più anziano della compagnia, me lo dicono tutti e mi sta bene. C'era Agostinho era del 1942, poi è morto come sappiamo. Quello mi ha dato fastidio, e fosse solo fastidio! Mi è rimasta un'amarezza enorme, un gruppo così perché non è giusto, non si deve morire in corsa in certi modi. Ma io vado avanti, mi piace sempre, so ancora soffrire: è visto che non rimedio figuracce, perché dovrei smettere? Scriva, scriva pure che l'anno prossimo ci vediamo ancora da queste parti.

Riccardo Bertoncilli



COLNAGO
la bici dei campioni

Ordine d'arrivo	Classifica
1) JURIG BRUGGMANN (Svi) in 6h16'26" alla media oraria di 41 km/36'57" (abb. 20"); 2) Acacio Da Silva (Por) a 2" (abb. 15"); 3) Stefan Mutter (Svi) (abb. 10"); 4) Johan Van Der Velde (Ola) (abb. 5"); 5) Gerhard Zadrobilek (Aut); 6) Marino Lejarreta (Spa); 7) Cesare Cipollini; 8) Giovanni Mantovani; 9) Frits Pirard (Ola); 10) Erik Federsen (Nor); 11) Francesco Moser; 12) Claudio Torelli; 13) Paolo Rosola; 14) Bruno Leali; 15) Dario Maruzzo; 16) Alfredo Chinetti; 17) Beat Breu (Svi); 18) Mauro Longo; 19) Luciano Rabottini; 20) Martial Gayant (Fra) e tutto il gruppo con lo stesso tempo di Da Silva.	1) FRANCESCO MOSER in 8h01'38"; 2) Roberto Visentini a 1'03"; 3) Moreno Argentin 2'06"; 4) Laurent Fignon (Fra) 2'07"; 5) Marino Lejarreta (Spa) 3'25"; 6) Johan Van Der Velde (Ola) 4'07"; 7) Mario Beccia 4'14"; 8) Acacio Da Silva (Por) 4'48"; 9) Giambattista Baronchelli 5'15"; 10) Giuseppe Saronni 5'24"; 11) Beat Breu (Svi) 5'28"; 12) Charles Mottet (Fra) 5'36"; 13) Vladimir Panizza 6'12"; 14) Lucienne Van Impe (Bel) 6'34"; 15) Alfio Vandi 7'28"; 16) Bruno Leali 7'33"; 17) Erik Federsen (Nor) 8'24"; 18) Emanuele Bombini 8'40"; 19) Alfredo Chinetti 8'44".

Giulietta.

In curva non si scompone mai.

Giulietta è certezza di una tecnologia pensata per garantire, in ogni situazione, la massima sicurezza: l'equilibrata distribuzione dei pesi, il ponte De Dion, i 4 freni a disco con servofreno regolario sempre una perfetta tenuta di strada ed una frenata pronta e precisa.

Giulietta è potenza e sicurezza, ma in tutta comodità.

Ricca di una strumentazione utile e completata dal Check Control, particolarmente curata nelle dotazioni di serie, con volante

GIULIETTA	POTENZA	VELOCITÀ	0-100 DA FERMO
1.6	109 CV	175 km/h	33 s
1.8	127 CV	183 km/h	31 s
2.0 Turbo D	162 CV	185 km/h	30 s
2.0 T.S.P.	170 CV	186 km/h	28 s

regolabile, retrovisore elettrico, chiusura centralizzata etc., studiata per dare il massimo confort: Giulietta fa sentire l'automobilista il vero padrone della sua vettura.

Giulietta 1.6, 1.8, 2.0 Turbo Diesel, 2.0 Turbo Autodelta, una linea completa per chi non ama le cose fatte a metà.

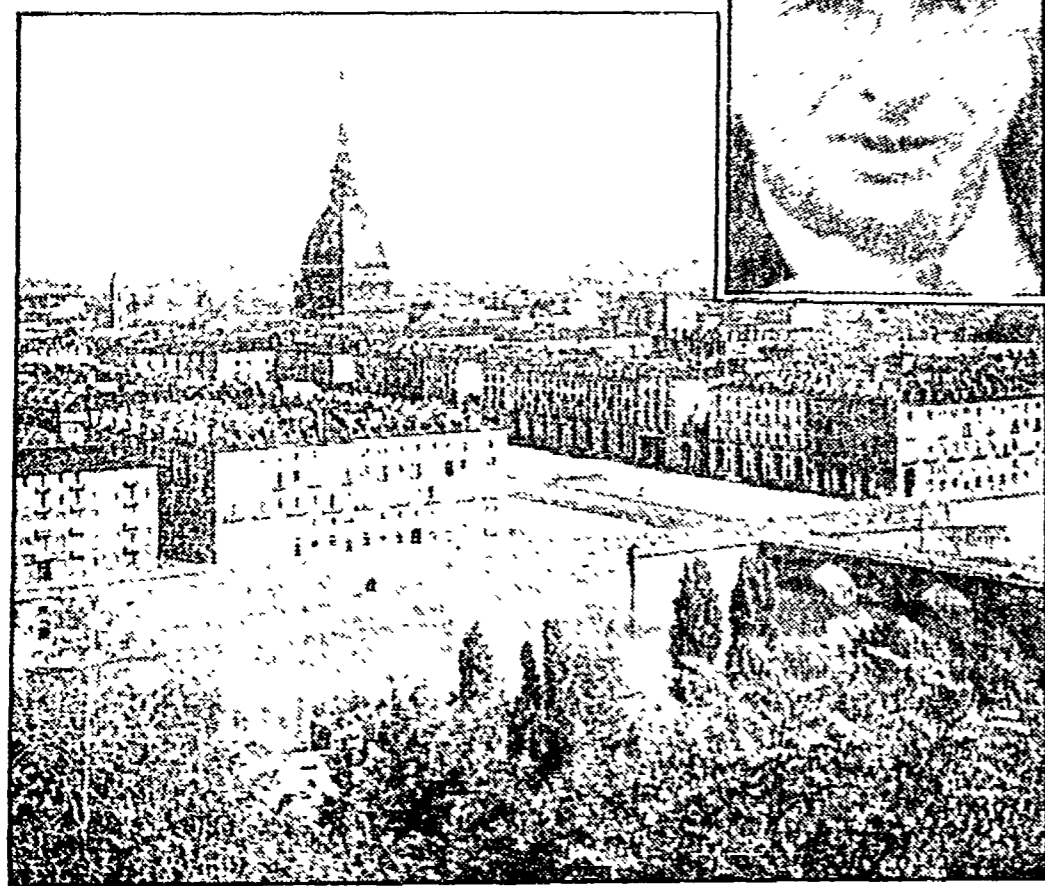
Giulietta ha, compresa nel prezzo, la **Supergaranzia 1+3+6**: 1 anno di garanzia totale + 3 anni di Pronto Alfa contro tutti gli interventi dell'automobilista + 6 anni contro la corrosione passante.

Alfa Romeo
QUANDO LA TECNOLOGIA È ARTE.

Oggi e domani oltre mille docenti vanno alle urne

Quel rettore (P2) a Torino non lo vogliono più

Una lettera aperta firmata da duecento professori - A Giorgio Cavallo sono state contrapposte due altre candidature - Previste due votazioni di ballottaggio



Dalla nostra redazione TORINO - Oggi e domani 1.067 docenti-elettori dell'Università di Torino vanno alle urne per eleggere il rettore...

Quando i giornali pubblicarono gli elenchi della P2, nell'estate dell'81, il prof. Giorgio Cavallo, microbiologo, consigliere al Comune di Torino per il Pli...

Una posizione non chiarita

Ma Cavallo non chiarì la sua posizione e non dette le dimissioni. Approfittando del periodo estivo e della contemporanea apertura d'un procedimento disciplinare nei suoi confronti...

Ma le cose non sono andate lisce come - forse - il prof. Cavallo si aspettava. Un gruppo di docenti ha preso pubblicamente posizione sollecitando la candidatura di una personalità superiore ad ogni sospetto...

Antonio Monticelli

Armi e droga, la pista politica

di cui sono cognato Paolo Pillitteri - contro i quali peraltro Palermo non aveva mai aperto un'istruttoria - né il nome del finanziere socialista Ferdinando Mach di Palmstein...

Lo scontro DC-PSI

Martelli gli ha dato dello stupido, in un'intervista al "Tempo", e ha dichiarato senza mezzi termini che il Psi giocherà la carta delle elezioni anticipate in caso di sfratto di Craxi da Palazzo Chigi...

Nuova fiducia sul decreto

lavorare per quasi tre ore prima di concludere ad una conclusione che è stata poi quella di affidare allo stesso presidente del Senato la facoltà di legge...

Le primarie americane

domesticamente. Nella notte tra domenica e lunedì l'ex vicepresidente ha trasvolato l'America da costa a costa...

L'intervista a Ippolito

ca oltre che economica; altri potranno associarsi di volta in volta a singole politiche di settore senza tuttavia intralciare il processo unitario degli altri...

Le primarie americane

le primarie americane. Nella notte tra domenica e lunedì l'ex vicepresidente ha trasvolato l'America da costa a costa...

L'intervista a Ippolito

tagliati fuori da qualsiasi processo di sviluppo moderno. Siamo già indietro nella telematica e nell'elettronica. Continueremo ad arretrare...

L'intervista a Ippolito

modo proficuo la riduzione dell'orario di lavoro: «Se ne lavorino 35 ore ma se ne pagano 40. La differenza ora deve però essere impiegata per avviare i lavoratori a corsi di riqualificazione professionale...

L'intervista a Ippolito

za un argomento in mano alle dimissioni. Altrimenti non se ne farà mai nulla. Occorre dialogare direttamente con i parlamentari nazionali e con i popoli. Innescare un processo di vaste proporzioni...

Le primarie americane

domesticamente. Nella notte tra domenica e lunedì l'ex vicepresidente ha trasvolato l'America da costa a costa...

L'intervista a Ippolito

tagliati fuori da qualsiasi processo di sviluppo moderno. Siamo già indietro nella telematica e nell'elettronica. Continueremo ad arretrare...

L'intervista a Ippolito

modo proficuo la riduzione dell'orario di lavoro: «Se ne lavorino 35 ore ma se ne pagano 40. La differenza ora deve però essere impiegata per avviare i lavoratori a corsi di riqualificazione professionale...

L'intervista a Ippolito

za un argomento in mano alle dimissioni. Altrimenti non se ne farà mai nulla. Occorre dialogare direttamente con i parlamentari nazionali e con i popoli. Innescare un processo di vaste proporzioni...

Le primarie americane

domesticamente. Nella notte tra domenica e lunedì l'ex vicepresidente ha trasvolato l'America da costa a costa...

L'intervista a Ippolito

tagliati fuori da qualsiasi processo di sviluppo moderno. Siamo già indietro nella telematica e nell'elettronica. Continueremo ad arretrare...

L'intervista a Ippolito

modo proficuo la riduzione dell'orario di lavoro: «Se ne lavorino 35 ore ma se ne pagano 40. La differenza ora deve però essere impiegata per avviare i lavoratori a corsi di riqualificazione professionale...

L'intervista a Ippolito

za un argomento in mano alle dimissioni. Altrimenti non se ne farà mai nulla. Occorre dialogare direttamente con i parlamentari nazionali e con i popoli. Innescare un processo di vaste proporzioni...

Antonio Monticelli

VITTORIO ORILIA

Luigi Vicinanza

Direttore EMANUELE MACALUSO