



**Roche tra i grandi  
Dopo il Giro  
vince anche  
il Tour de France**

Stephen Roche ha vinto il Tour de France. Il corridore irlandese ha così realizzato un'accoppiata prestigiosa: vincere il Giro d'Italia e il Tour de France nella stessa stagione. Un'impresa che in passato era riuscita solo a quattro grandi del ciclismo: Coppi, Anquetil, Merckx e Hinault. Secondo in classifica lo spagnolo Delgado. Primo italiano Loro quindicesimo. Nella corsa femminile trionfo della francese Longo. L'italiana Canins seconda ha dovuto rinunciare al fantastico tris dopo i successi dell'85 e '86. **A PAGINA 16**

**Nelson Piquet  
torna  
alla vittoria  
Ferrari ko**

Stato al Mondiale piloti con un discreto margine di vantaggio. Moltissimi i ritiri: su 26 partiti solo sei hanno tagliato il traguardo. Ancora una volta ko le due Ferrari ma Alboreto assicura che «le cose vanno meglio». **A PAGINA 15**

**La pioggia  
blocca  
Corea-Italia  
di Davis**

L'Italia era ad un passo dal successo. Panatta conduceva per 2 a 1 sul coreano Song, quando un violento nubifragio si è abbattuto sul campo da gioco e la partita è stata sospesa. Tutti negli spogliatoi e la conclusione degli incontri di spareggio di Coppa Davis, tra Italia e Corea, rimandata a oggi. Ma il tempo non promette niente di buono e chissà se si potrà giocare. Domani comunque è il termine ultimo per gli incontri, poi ci penserà la federazione internazionale. **A PAGINA 16**



NELLE PAGINE CENTRALI

## Editoriale

### L'ora dei conti con Stalin

RENZO FOA

I discendenti dei tartari di Crimea hanno concluso ieri la protesta sulla Piazza Rossa, riprendendo nel modo più clamoroso i conti con la storia dell'Urss, cioè riversando il passato sul presente che, nel loro caso, vuol dire cancellare la persecuzione staliniana di quarant'anni fa cogliendo oggi le aperture della «perestrojka». È questo il più rilevante di tanti fatti avvenuti negli ultimi giorni a Mosca. In gran parte legati tra loro. Poche ore prima che iniziasse il sit-in nel centro della capitale, «Molodaja Guardija», una delle riviste del Komsomol (l'organizzazione dei giovani comunisti), aveva aperto un fronte polemico con il rinnovamento gorbacioviano, esaltando da un lato la figura di Stalin per difendere il passato dalle riflessioni critiche delle ultime settimane e rilanciando, proprio in contrapposizione alla «perestrojka», i dogmi dello stalinismo come valori attuali. E quasi a far da cornice alla protesta dei tartari, immediata era la replica di altre due riviste, «Ogonioj» e «Sovetskaja kultura», che reagivano alle bordate di «Molodaja Guardija» nel modo più secco: il si annida «un covo stalinista».

C'è n'è a sufficienza per considerare aperto un dibattito decisivo sul passato? Già Gorbaciov, una decina di giorni fa, in una lunga riunione con i responsabili delle comunicazioni di massa svoltasi al Cremlino, aveva detto che il popolo sovietico non perdonerà mai le repressioni degli anni Trenta. Certo, dicendolo, non era andato oltre i confini che Kruscev aveva tracciato nel 1956 al 20° congresso del Pcus. Lo ha notato giustamente qualche giorno fa Frane Barbieri sulla «Stampa», rilevando che il leader sovietico «non riesce a nascondere il timore che la scoperta della storia senza grigi possa generare seri sbandamenti politici». Si prudenzialmente, e guarda caso, figurava proprio il giudizio sul passato. Sono passati solo due mesi; in questo periodo evidentemente c'è stata un'accelerazione che ha portato a riaprire, prima nelle sedi di discussione interna e poi apertamente, perché solo in questo modo si può leggere la manifestazione sulla Piazza Rossa, la discussione su un punto cruciale come questo: il giudizio sulla storia, da Stalin in poi, riguarda in realtà la struttura attuale dell'Urss che nella concessione del potere del partito, del funzionamento dello Stato, dei meccanismi economici resta in ogni modo ancorata ai presupposti staliniani.

Proprio questi presupposti - lo si diceva da tempo - la «perestrojka» avrebbe dovuto prima o poi toccare, sia per le soluzioni da dare ai mali che bloccano il paese, sia perché i dogmi dello stalinismo sono stati, negli anni di Kruscev e poi nel lungo periodo brezneviano, uno dei cardini attorno ai quali si è svolta la lotta politica. Ora ci siamo? Il fatto che la discussione dalle sedi accademiche si sia spostata in modo così clamoroso sulla Piazza Rossa può voler dire di sì. Anche se la questione dovesse per ora chiudersi qui, la domanda resta ed era la domanda che sempre Frane Barbieri si poneva, parlando della storia sovietica in manette e chiedendo se Gorbaciov riuscirà a liberarla. Resta, perché probabilmente il destino della «perestrojka», dopo i passi compiuti in questi due anni, adesso dipende in larga misura da questo.

## LA CRISI DEL GOLFO

Parigi decide lo stato di massimo allarme per le sue unità navali

# La flotta francese pronta a puntare sull'Iran

Parigi è pronta a far salpare la sua portaerei «Clemenceau» con tre navi appoggio alla volta del Golfo Persico. Lo ha annunciato ieri un portavoce del ministero della Difesa. Il braccio di ferro tra Teheran e Parigi, iniziato con la «guerra delle ambasciate», dopo il dirottamento di un DC-10 dell'Air Afrique e l'uccisione di un cittadino francese, sembra farsi di ora in ora più duro e pericoloso.

Si fa sempre più aspro e preoccupante il braccio di ferro fra Parigi e Teheran. La Francia ha deciso di «allertare» una mini-flotta aeronavale che dal porto di Tolone, entro 24 ore, potrebbe salpare per far rotta verso il Golfo Persico, o, comunque, verso le coste del Medio Oriente. Lo ha annunciato ieri un portavoce del ministero della Difesa. Il gruppo navale di Tolone comprende, oltre alla portaerei «Clemenceau», due fregate lanciamissili, la «Suffren» e la «Duguay-Desse», e una petroliera da rifornimento in navigazione, la «Meuse». Sulla portaerei, e sulle tre unità di appoggio, sono imbarcati complessivamente tremila uomini di equipaggio: a tutti, ieri, sono stati sospesi i permessi a terra e le licenze previste.

Nel Golfo di Oman, e nel

Golfo Persico, la Francia ha attualmente dislocate tre unità da combattimento: la nave ammiraglia «Victor Schœlcher», il lanciamissili «Protet» e la nave appoggio «Marnes». Mercoledì scorso, dal porto di Tolone, era già salpata la «George Leygues», che venerdì scorso era già a Gibuti da dove aveva proseguito per il Golfo Persico.

Il portavoce del ministero della Difesa di Parigi ha fatto presente che lo stato di allerta del gruppo aeronavale è giustificato dalla situazione internazionale in Medio Oriente e in particolare da quella esistente in Libano (sono 5 gli ostaggi francesi ancora prigionieri a Beirut) e nel Golfo Persico. Ed è certamente legata anche alla volontà di Parigi di mostrare i pugnali dopo la crisi irreversibile in cui è precipita-

ta la «guerra delle ambasciate» con l'Iran e dopo il dirottamento del DC-10 dell'Air Afrique ad opera di uno scita libanese che ha ucciso un cittadino francese all'aeroporto di Ginevra.

In un'intervista pubblicata sabato scorso dal quotidiano «Le Figaro», infatti, il ministro degli Esteri Raimond aveva affermato che se l'Iran avesse continuato i suoi attacchi, la Francia «avrebbe preso le misure necessarie» e che non si sarebbe trattato di «misure improntate a debolezza». Evidentemente il dirottamento del DC-10 e l'uccisione del giovane enologo di Parigi da parte dell'«hezbollah» filo-iraniano è stato considerato come un attacco diretto contro la Francia in cui c'è la mano di Teheran.

La tensione sale così a dismisura e ad alimentare ci pensa anche il partito cristiano sociale tedesco di Franz Josef Strauss che, da Bonn, si è espresso a favore dell'invio in zona di una nave da combattimento della Germania federale, come «dimostrazione simbolica di alleanza con americani, inglesi e francesi impegnati a proteggere un'importante via di collegamento navale».

## Il New York Times rivela il piano d'attacco Usa

Le basi dei motoscafi veloci del pasdaran nell'isola di Fari; i terminali petroliferi di Gurreh e Bandar Ganaveh; i porti di Sirri e Lavan e, naturalmente, le installazioni mobili dei missili antinave «Sikvorn» dislocati nel porto di Bandar Abbas e lungo la costa di fronte allo stretto di Hormuz: il New York Times ha rivelato i piani di attacco della flotta Usa che incrocia nelle acque del Golfo Persico. Sono piani di rappresaglia, la risposta di fuoco della marina militare degli Stati Uniti che potrebbe essere messa in atto se venisse attaccata una delle superpetroliere del Kuwait che la flotta statunitense sta scorrendo. La rappresaglia, rivela

GINZBERG A PAGINA 6

## Goria: «Ecco dove taglierò la spesa pubblica»

Ma è davvero un «governo di programma» il non-pentapartito di Goria? Proviamo a leggere con attenzione le 47 cartelle di «buoni propositi» riscritte dal neopresidente incaricato. Tra molte ripetizioni, silenzi tattici e nessuna cifra si trova anche qualche spunto da non sottovalutare. Il governo nascente sembra volersi qualificare per un ulteriore restringimento dello «Stato sociale», rimpiazzandolo con politiche assistenziali unicamente rivolte «alla famiglia». Goria infatti annuncia «tagli» alla spesa per sanità, previdenza, assistenza e finanza locale, sin dalla prossima finanziaria. Dal lato delle entrate statali le cose stanno bene così. Di riforma fiscale neanche si parla, e non sono più certi nemmeno gli sgravi sull'Irpef pro-

messi ai sindacati. In economia si dice di voler intervenire per il Sud, l'occupazione e le piccole e medie imprese. Ma si attaccano di nuovo i salari, si indica una gestione del mercato del lavoro ancora più disinvolta («part-time» e contratti di «formazione e lavoro») e non si parla di provvedimenti per regolare il mercato finanziario. Goria vuole estendere le «privatizzazioni» nell'industria e nei servizi. La logica - tutta Dc - sembra essere: mano libera ai più forti, ai «deboli» ci pensiamo noi. Intanto il quadro economico, tra l'87 e l'88, si fa più sicuro: anche l'ex superottimista ministro del Tesoro è costretto ad ammettere di fronte ai dati sull'export, i consumi, l'inflazione. Ma la parola d'ordine è «continuità».

ALBERTO LEISS A PAGINA 3

## Il Mezzogiorno d'Italia e la Grecia colpiti da temperature record

# Centinaia di morti nel sud Europa ma ora si allenta la stretta del caldo



Una donna svenuta per il caldo viene soccorsa dai passanti

Sono centinaia le vittime del caldo, in tutto il bacino del Mediterraneo. Nel nostro paese, anche ieri, ci sono state temperature record: la massima è stata a Lecce, con 43 gradi. Ma il primato degli anziani stroncati con sintomi da colpo di sole è della Calabria. Trentasei i morti dal 23 luglio ad oggi. Anche ieri mattina, agli Ospedali Riuniti di Reggio, è morta una donna di ottanta anni. E nel pomeriggio ci sono stati altri sette ricoveri di persone in gravi condizioni. Ma nei reparti geriatrici non c'è aria condizionata, e non si va a star meglio. La sanità è - come al solito - al collasso.

Col caldo infuriano gli incendi: centinaia di ettari di bosco, di frutteto, di campi sono andati in fumo. Fuochi in tutta la Sicilia e in Sardegna; in Calabria e intorno a Taranto; in Campania, sul Faito e a Capri.

Al Nord e al Centro, invece, sono scese le temperature. In Friuli fino al limite minimo di 12 gradi. Sulle coste nord-orientali, la pioggia e il vento hanno causato allagamenti, alberi sradicati, danni all'agricoltura e difficoltà alle imbarcazioni in mare sull'Adriatico. Sole invece in Liguria, in Sardegna, in Lombardia, nel Lazio e temperature più clementi: un bagnante è affogato a Nettuno. Tre alpinisti sono dispersi sul Monte Bianco. E sono sempre tre le vittime degli incidenti stradali. Queste le previsioni per oggi. Nuovissima variabile e qualche temporale sulle regioni nord-occidentali e la Sardegna. Nuovissima ed estesi rovesci anche sulle regioni nord-orientali. Le temperature sono in diminuzione. Al Sud resta caldo, il termometro scenderà più lentamente. Dovrebbe essere finita l'emergenza caldo e si dovrebbe tornare su normali valori di stagione.

ALLE PAGINE 4 e 6

## Finisce oggi Sciopero, ferrovie nel caos

Arrivi e partenze nel caos, turisti bloccati nelle stazioni, ritardi dei treni di lunga percorrenza. Domenica agitata per i viaggiatori a causa dello sciopero dei «Cobas delle ferrovie». Nessun treno è partito da Bari, nessun treno locale ha lasciato la stazione Termini di Roma. Incerta la sorte dei treni internazionali. Anche a Bologna treni locali bloccati, sostituiti dai pullman per Firenze e Piacenza. Anche la Lombardia è stata paralizzato dallo sciopero, soprattutto a Milano. A Silvi Marina (Teramo) e a Ortona a Mare (Chieti) i passeggeri hanno protestato duramente contro i ferroviari, giungendo a danneggiare alcuni vagoni. Lo sciopero dovrebbe concludersi oggi alle 16.

A PAGINA 7



La vana attesa di una turista alla stazione Termini

# Rodeo mortale per il ministro americano

NEW YORK Malcolm Baldrige era stato immediatamente soccorso dopo la paurosa caduta. Il cuore aveva cessato già di battere, l'hanno ruscitato sul campo con un elicottero al più vicino ospedale. Ma più che la caduta gli è stato fatale il peso dell'animale che gli era rotolato sopra: malgrado la fibra da cow-boy del sessantatreenne Baldrige, non hanno potuto far nulla per arrestare le numerose emorragie interne: il colpo gli aveva spappolato pancreas e cuore. Hanno cercato di salvarlo con un'operazione, ma il cuore ha cessato di battere un'ora e mezza dopo che era andato sotto i ferri.

Baldrige era un appassionato di rodeo e di cavalli, pare che portasse sempre gli stivali da cow-boy, anche alle riunioni alla Casa Bianca. Continuava a praticare l'ippica malgrado avesse avuto recentemente parecchi guai con la salute: appena nello scorso dicembre era stato immobilizzato a letto da una polmonite virale per quattro settimane e sofferiva di cuore. Laureatosi a Yale nel 1944 con una tesi di letteratura su Chaucer, Baldrige era uno dei simboli americani dell'uomo duro che si conquista il successo dalla gavetta. Aveva cominciato a lavorare per un paio d'anni in un'acciaieria di Cleveland come fonditore, e tredici anni dopo si era trovato alla testa dell'azienda come pre-

È morto l'altra notte a Brentwood, in California, il ministro americano al Commercio Malcolm Baldrige. È morto dopo una caduta da cavallo, mentre corso di un rodeo, mentre eseguiva un esercizio al lazo. Baldrige, aveva sessantatreenne anni, era da sempre un appassionato di rodeo, e

SIEGMUND GINZBERG



Il momento della caduta da cavallo del ministro Malcolm Baldrige

sidente. Per poi entrare in politica più come amico del vice-presidente Bush che di Reagan. Con il segretario alla Difesa Weinberger e quello all'Edilizia Pierce, Baldrige era il solo dei ministri che avesse conservato l'incarico nel governo di Reagan sin dal 1981.

Alla testa di un dicastero più oscuro di quelli implicati nella guerriglia tra le diverse anime dell'amministrazione Reagan, Baldrige era emerso di recente all'attenzione del pubblico internazionale soprattutto come protagonista della «guerra commerciale» tra Stati Uniti e Giappone. Pur essendosi sempre professato paladino incontestabile dei principi del libero commercio, Baldrige era stato il principale autore della decisione di imporre un dazio punitivo sulle importazioni elettroniche da Tokyo. E quindi era apparso come primo alleato della guerra economica contro i giapponesi che - ironia della storia - aveva già combattuto sul campo nella seconda guerra mondiale, partecipando alla presa di Okinawa.

Reagan, in un messaggio di cordoglio letto da uno dei suoi collaboratori, dice che «con la tragica e immatura scomparsa di Malcolm Baldrige si verifica una grande perdita per il paese». «Sotto la sua guida - prosegue il messaggio - il Dipartimento del Commercio aveva svolto un ruolo chiave nella rinascita della prosperità del paese e abbiamo un grosso debito nei suoi confronti».





**Il programma di Gorla**  
 Uno scenario economico  
 più preoccupante  
 La linea però non cambia

**Emergenza occupazione**  
 Il governo si rivolge  
 al Sud e «alla famiglia»  
 ma favorisce i più forti

# Fisco e spesa sociale Tutto come prima, anzi peggio

Tra ripetizioni, reticenze tattiche, retoriche dichiarazioni d'intenti, le 47 cartelle del «ragionier» Gorla qualche seria vocazione programmatica la contengono. Riguardano l'ulteriore restringimento dello «stato sociale», una politica assistenziale unicamente rivolta «alla famiglia», una linea economica attenta a non infastidire gli interessi più forti. Per il fisco tutto come prima, forse peggio.

ALBERTO LEISS

ROMA. A dar retta al sempre più surreale linguaggio della politica di palazzo il non-pentapartito di Gorla dovrebbe essere un «governo di programma». I cinque si sarebbero rimessi insieme non per vocazione strategica ma per «fara delle cose». Che il tradizionale elenco di impegni - spesso peraltro disattesi - con cui ogni governo nasce meriti questa volta un'attenzione particolare? La curiosità - ad una lettura più attenta delle 47 cartelle attorno a cui Gorla ha compiuto il «miracoloso» del nuovo governo - lascia presto il passo alla delusione e alla preoccupazione. Non c'è molto, infatti, né molto di nuovo, in questa «base programmatica» ma quello che vi si trova dal punto di vista della linea economica generale e dei concreti indirizzi di politi-

più insufficiente (e paradossalmente più costosa) ai bisogni sociali, vecchi e nuovi.

Una situazione in cui, per dir così, bisognerebbe governare davvero e da subito, per impedire un arretramento generale delle condizioni economiche e sociali del paese. Che cosa suggerisce Gorla? Dal punto di vista del governo delle risorse e delle politiche di entrata e di spesa, è presto detto. Pur senza fare una sola cifra - né per il passato né per il futuro - nel programma si annuncia una politica di netto contenimento della spesa sociale, e si elude sostanzialmente il tema della riforma fiscale. Prendiamo, appunto, il fisco. Gorla riafferma il principio dell'invarianza del prelievo dello Stato e subordina la riduzione delle aliquote Irpef (più volte solennemente promessa al movimento sindacale) alle compatibilità generali. Parla di una «riqualificazione complessiva del prelievo» ma poi si limita a indicare una non meglio definita «razionalizzazione» del regime fiscale dei redditi da capitale, una semplice proroga della «visentini ter» (artigiani, commercianti ecc.), l'autonomia impositiva per

Regioni e Comuni (in un quadro di restrizione della finanza locale). Si torna a promettere uno «sconto» per l'87 sulla «tassa sulla salute», mentre resta nel vago la soluzione generale del problema. Gorla vuole lo spostamento del carico fiscale dall'imposizione diretta e contributiva a quella indiretta. Dice poco del drammatico stato in cui versa l'amministrazione; non dice nulla su come spostare invece risorse dai tanti fenomeni di rendita, elusione e evasione, alla produzione e allo sviluppo occupazionale.

## Strati sociali più deboli

Con questa visione delle entrate e con un'inflazione di nuovo in agguato, al neopresidente del Consiglio non resta che annunciare tagli nel bilancio dello Stato a carico della sanità, della previdenza, dell'assistenza e della finanza locale. Gorla si rende conto però di dover promettere anche qualcosa, e lo fa con una scelta precisa: le famiglie e il Mezzogiorno, considerando la questione meridionale in pratica coincidente con quella occupazionale.



Giovanni Gorla

blica in economia (le partecipazioni statali) e nel complesso dei servizi ora garantiti dalla pubblica amministrazione. Dove è chiaro che questi «confini» dovranno arretrare per il pubblico e ampliarsi per i privati e le «gestioni di impresa». Ciò però in assenza di criteri volti a garantire comunque il principio dell'interesse generale. Non a caso, parlando di industria, mentre si fa l'occhiolino alla piccola e media impresa - tagliata fuori in questi anni dal risanamento, spesso generosamente aiutata dallo Stato, dei grandi gruppi - si dedicano vaghi accenni all'esigenza di una regolamentazione più trasparente del mercato, capace di metterlo realmente al riparo dal prevalere degli interessi monopolistici e oligopolistici.

## Deludenti iniziative

Del resto anche alla grande priorità del Sud e dell'occupazione - indicata a parole come tale - si delirano indicazioni assai poco convincenti.

**Testa: bene se all'Ambiente va Ruffolo**



«Qualcosa di buono c'è in questo governo», secondo Chico Testa. È la presenza, stando alle indiscrezioni, come ministro dell'Ambiente di Giorgio Ruffolo (nella foto): «Le competenze e l'attenzione dell'esponente socialista per i problemi ecologici - dice il deputato comunista, ex presidente della Lega ambiente - «potrebbero contribuire a dare finalmente una fisionomia definitiva e una politica attiva» a quel dicastero «fino a oggi cresciuto nel caos organizzativo e nell'improvvisazione». Testa è anche convinto che Ruffolo «sarà favorevole alla collaborazione fra tutte le forze che in questi anni si sono impegnate nelle battaglie ambientaliste».

## Fanfani ha bluffato, Gorla non lo imita

In autunno i referendum sul nucleare. Ma, «per non ripetere la presa in giro del governo Fanfani», è necessario che il varo della legge di anticipazione «avenga prima della pausa estiva e sia pregiudizialmente alla stessa fiducia» al nuovo ministero. Inoltre, Reale chiede il blocco «di tutti i cantieri delle centrali nucleari e di grandi impianti a carbone».

## Un sondaggio sul presidente incaricato

Il 72 per cento degli italiani apprezzerrebbe Giovanni Gorla come nuovo presidente del Consiglio. Lo rivela dal sondaggio - condotto il 21 e il 22 luglio - del quotidiano «Italia oggi» in collaborazione con «Sintesi». È soprattutto il ceto medio superiore, in particolare il mondo imprenditoriale, ad esprimere consensi. Chi ha dato pareri negativi non mette in discussione tanto la sua competenza o la sua età, bensì obietta sul fatto che si tratti di un esponente democristiano. Dal sondaggio una richiesta è rivolta a Gorla: un piano per l'occupazione giovanile. Il 75 per cento degli intervistati è risultato informato sull'incarico sin qui tenuto da Gorla, ministro del Tesoro del pentapartito.

## Si del governo in Sardegna due commissioni speciali

Il governo ha dato il suo nulla osta alle leggi istitutive delle commissioni di indagine per la criminalità e per la riforma dello Statuto sardo. Il rappresentante del governo presso la Regione, prefetto Corrado Lipari, ha informato il presidente del consiglio regionale, Emanuele Sanna, appena ha ricevuto la nota ufficiale di palazzo Chigi. «A questa conclusione - ha commentato Sanna - siamo arrivati sia per la posizione di fermezza e di coerenza autonomistica del consiglio regionale e di tutte le forze politiche, sia per il sostegno e la operante solidarietà dei parlamentari sardi. Debbo anche dire che un ruolo molto efficace per far recedere il governo da un atteggiamento inizialmente molto rigido è stato svolto dalla commissione bicamerale per le questioni regionali presieduta dall'on. Armando Cossutta e dal ministro per gli Affari regionali, Paladini, che hanno condiviso e sostenuto le buone ragioni della Regione autonoma».

## Piga: «Poteri pubblici lenti nella difesa dell'ambiente»

che farebbero ostacolo ad una coerente politica di difesa dell'ambiente. «Le istituzioni sono molte e sovente si trovano in contrasto tra di loro», scrive Piga. E aggiunge: «I procedimenti di azione pubblica, come quasi sempre avviene in Italia, sono lunghi e complicati al punto che le decisioni arrivano regolarmente quando sono ormai superate... E quando poi ad aggravare il tutto ci si mettono certi ministri dell'industria suoi predecessori...».

## Il Pr attacca Bertuzzi «truffatore civico»

degli eletti radicali torna ad attaccare così Alberto Bertuzzi, il difensore civico eletto nelle liste del Pr e non dimessosi - come da precedenti accordi - per far entrare in Parlamento Giuseppe Calderisi, tesoriere radicale. E Rutelli, capogruppo Pr alla Camera, aggiunge: «I «furbetti d'Italia» possono eleggerlo a loro paladino e ad incontrastato rappresentante in Parlamento».

GIUSEPPE VITTORI

## Commento di Chiarante

«Un accordo precario su un programma di indirizzo conservatore»

ROMA. Un'alleanza che non ha alcuna solidità politica è un programma tutto segnato da continuità con gli errori scelte conservatrici. Sono le obiezioni fondamentali che Giuseppe Chiarante - membro della segreteria nazionale del Partito comunista - muove al nascente governo presieduto da Giovanni Gorla.

«Due dati negativi di fondo - afferma infatti il dirigente del Pci - caratterizzano il governo che Gorla si accinge a presentare alla Camera. Il primo è il carattere precario, transitorio che ha - a ridosso delle parole di circostanza - la soluzione adottata: né la Democrazia cristiana né il Partito socialista, infatti, hanno voluto dare un carattere di alleanza stabile a questo governo, che nasce perciò all'«inegnia dell'incertezza». Il secondo dato negativo - aggiunge Giuseppe Chiarante - è un programma che si ispira ad una continuità conservatrice e che perciò è il meno opportuno per affrontare una situazione che si preannuncia difficile a causa del peggioramento della congiuntura internazionale e che richiederebbe, quindi, una linea d'intervento innovatrice diretta ad incidere sui vincoli strutturali dell'economia italiana: penso, in particolare - continua Chiarante - a problemi come l'occupazione ed il Mezzogiorno. Al riguardo, un programma come quello di Gorla non solo è inadeguato, ma non può che portare ad un ulteriore aggravamento. Basterebbe questo per chiarire le ragioni della nostra netta opposizione. E per dire che - conclude il dirigente del Pci - consideriamo molto negativo il consenso dato dal Partito socialista a tale programma ed a tale combinazione di governo».

## Nicolazzi minaccia ancora di non entrare al governo

# Gorla ritocca la lista dei ministri

## Mugugni del Psdi «sacrificato»

Il Psdi insiste: minaccia di non entrare nel governo se non si riterrà soddisfatto dalle trattative «sottorranee» delle ultime ore tra i cinque. I repubblicani invece confermano che non puntano i piedi per l'ambiguità rimasta attorno alla linea ministeriale sul nucleare. Domani e martedì Gorla attende dalle Direzioni dei partiti il «placet» definitivo, per sciogliere la riserva al Quirinale.

ROMA. Dopo il «via libera» a Giovanni Gorla dato dal vertice di sabato mattina, l'unico bagliore di delusione democratica. Si sapeva che il loro segretario aspirava alla responsabilità della Difesa, ma quell'incarico nei piani del presidente incaricato deve servire a compensare i liberali a cui andrà un unico ministero. Così Franco Nicolazzi, appena uscito dall'incontro collegiale dei cinque, ha mostrato il viso dell'arma, rinvitando alla Direzione del Psdi convocata per domani la scelta se entrare o no nella compagine. Le indiscrezioni al momento, attribuiscono ai «recalcitranti» socialdemocratici due posti: i

Trasporti e i Lavori pubblici (ma privati delle competenze per il settore della casa). Un esito giudicato inodiosamente come traspare dalla nota diffusa ieri dalla segreteria del Psdi.

«Non esistono problemi personali all'interno del partito in ordine alla presenza nel governo», esordisce la nota, evidentemente puntata a premere su Gorla alle prese con la compilazione finale dell'elenco ministeriale. Dunque, Nicolazzi non condiziona l'ingresso del Psdi nel governo a una sua personale partecipazione. Tuttavia «esiste un irrinunciabile impegno di co-

tenuto con Longo e Romita? Nicolazzi, a quanto si capisce, potrebbe non impegnarsi direttamente (del resto nessuno del leader del pentapartito sarà nel governo), ma se non verrà accettato rinuncerebbe del tutto alle poltrone ministeriali. Si vedrà.

Gorla attende anche una ratifica dell'accordo dalla Direzione democristiana (oggi pomeriggio) e da quella socialista e liberale (domani mattina). Martedì sera stessa o il giorno seguente dovrebbe recarsi al Quirinale, con la lista dei ministri, per sciogliere la riserva. Giovedì, venerdì e forse sabato dibattito sulla fiducia al Senato, e secondo giro alla Camera la prossima settimana.

Il Pci ha sollevato «seri» sul programma per il punto del nucleare, ribadisce l'intenzione di non formalizzare troppo. Oddo Biasini dice che il partito di Spadolini aderisce all'intesa «con senso di responsabilità nazionale». E assicura che «non mancheranno occasioni

nei prossimi mesi per dirimere l'incertezza del programma di Gorla sulle scelte di politica energetica, pendenti i referendum. Biasini si preoccupa comunque di far sapere a via del Corso che il Pri «non si stancherà di cercare punti di incontro con gli amici socialisti», nonostante le «divisive» innescate dalla «strategia referendaria» di Craxi e Martelli.

Per un partito con il vertice vacante, dopo l'elezione di Spadolini alla presidenza del Senato, la soluzione della crisi di governo fornisce il pretesto per una puntualizzazione della linea futura. L'Edera cercherà la collaborazione con la Dc e un maggior dialogo, una «intesa» con i socialisti, «senza mai abbandonare - continua Biasini - la via di un confronto con il Pci, nella prospettiva di una occidentalizzazione dell'intera sinistra italiana». La linea che «Spadolini ha indicato», insomma, «resta pienamente valida». Anche con La Malfa segretario.

«Questo partito non riesce a staccarsi dal nazismo perché non vuole e non può farlo»  
 L'accusa è di Federico Steinhaus, presidente della comunità ebraica di Merano

# I conti col passato che la Svp non ha fatto

«Gli ebrei sono vampiri dell'umanità e maledetti fino alla fine del mondo»; così scriveva il quotidiano sudtirolese *Dolomiten* nel 1948, ben dopo la tragica scoperta dell'esistenza dei campi di sterminio. Lo ricorda una mostra sulla storia della comunità israelitica meranese inaugurata in questi giorni. Una storia durissima ed un presente che offre con quel passato sconcertanti coerenze.

DAL NOSTRO INVIATO

TONI JOP

MERANO. «La Svp non sente e non ha mai sentito la liberazione; non è mai stata liberata, perché qui si ha paura di dire che si è stati nella Resistenza e sarebbe tradire la storia affermare che non ci sono stati partigiani sudtirolesi; il nazismo, o quantomeno la sua cultura, in queste valli è ben vivo; una accusa pesante che colpirà al cuore la potente Volkspartei di Silvius Magnago, pronunciata da un ebreo, Federico Steinhaus, rappresentante di una minoranza che proprio nelle vallate sudtirolesi ha pagato un prez-

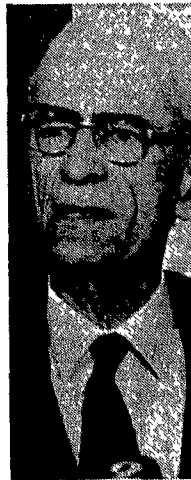
Lettere a Milena?». «Provo a rispondermi: l'antisemitismo, benché non dichiarato, appartiene ai pensieri delle vecchie generazioni e questo stato d'animo si traduce in comportamenti resistenti nei confronti degli ebrei e delle loro istanze. Certo, c'è una storia alle spalle: qui, è doloroso raccontarlo, c'è gente che ha aiutato gli ebrei nel '38 e poi nel '43 fascisti e nazisti a derubare e a scovare gli ebrei che poi sono finiti in campo di sterminio». E la Volkspartei secondo lei raccoglie questa eredità? «In gran parte sì; questo partito non riesce a staccarsi dal nazismo e da queste radici storiche perché non lo vuole e non lo può fare; il suo elettorato è quello; se condannassero il nazismo, molti uomini della Svp perderebbero voti. Questo non vale per tutto il partito; ci sono persone democratiche e civili che non hanno mai ceduto al ricatto; Friedl Volgger, per esempio, che è

un vecchio fondatore del partito, e Hubert Frasnelli, giovane leader della corrente socialista; coraggiosi che hanno pagato politicamente le loro scelte».

Veniamo a quel che accade... «Qui si celebra un 25 aprile che non è una festa della liberazione, nonostante gli aggiustamenti apportati negli anni alla cerimonia. La questione mi sta particolarmente a cuore. Le autorità meranesi seguivano a depositare in quel giorno corone di fiori al cimitero dell'esercito nazista; gli ho detto: «Intero per 364 giorni, ma il 25 aprile no»; come se non avessi parlato; e noi che se vent'anni fa un generale italiano degli alpini non si fosse impuntato, a quest'ora il corteo non passerebbe neppure attraverso le tombe del cimitero ebraico che sta proprio lì, oltre una siepe; è stupido, ma il 25 aprile è diventato un altro 2 novembre; hanno accettato solo di non passare

per il cimitero in cui riposano i caduti della prima guerra mondiale; ma per il settore che ospita i morti della *Wermacht* e delle *Ss* non c'è neppure stata trattativa». Ancora. «Allo Stabile di Bolzano non si è potuta rappresentare una pièce sulla «Notte dei cristalli» - quando furono infrante le vetrine dei negozi ebrei in Germania - perché quella rappresentazione avrebbe messo in discussione l'esistenza stessa del teatro». Ha parlato di un angolo oscuro della Svp? «Certo, esiste un consigliere provinciale e dirigente del partito, Franz Pahl, che non fa mistero delle sue simpatie filonaziste. Qualche anno fa, un vecchio sudtirolese, Achser, ha scritto un libro famelicante, una vera e propria apologia del nazismo; questo testo è stato presentato in pubblico dall'assessore provinciale alla Cultura, Anton Zelger, della Svp. Nell'83, quando l'*Helma-bund* - l'organizzazione che

raccoglie gli intransigenti sudtirolesi - si presentò alle elezioni, scelse come padrino elettorale il signor Karl Wolf, ex comandante generale delle *Ss* in Italia; lui, ormai ottantenne, venne in Tirolo per dare la sua benedizione e a Renon fu accolto ufficialmente dal signor Bruno Hosp, allora sindaco del paese, ora consigliere provinciale e segretario della Volkspartei, nonché capo degli schützen. Alla luce di una simile realtà si può ben capire il fatto che mi sia sentito dire che non posso essere sudtirolese, io che sono nato qui, perché «solo un cattolico può essere sudtirolese e non un ebreo». Per fortuna, le giovani generazioni non sembrano affette dai complessi dei padri. Non sanno nulla del passato perché a casa questi argomenti sono tabù; ma vogliono sapere, mi invitano nelle loro scuole, stanno a sentire, capiscono, ascoltano racconti dolorosi; è una speranza per il futuro».



Silvius Magnago

## Radicali e governo Gorla

### Escluso dai ministeri Pannella offre ai cinque appoggio e voti

ROMA. Marco Pannella non demorde. In una dichiarazione, ieri, definisce «passata la storia dei ministri radicali» e sembra così accantonare la richiesta di ingresso diretto nel governo Gorla. Piuttosto, punta ad appoggiare il nuovo gabinetto a cinque.

Pannella mette l'accento sulle «emergenze politiche e istituzionali indicate dai radicali negli ultimi tempi: «La crisi europea, quella della difesa e sicurezza del territorio e dell'ambiente, quella della giustizia, quella del debito pubblico consolidato e quella energetica». Detto questo, se la prende con chi «ha fatto finta di niente e preferito rinunciare (Gorla) o plaudire (Craxi) alla «diversità» radicale per sgomberarla dal campo governativo». Craxi, come è noto, nel vertice di sabato mattina ha immediatamente «preso atto» del no di Gorla (su pressione dc) all'ingresso del Pr nel governo, sollevando la «sorpresa» di Pannella. Psi, Pli, Psdi e Pri lo hanno deluso. Tuttavia, se «fossero receptive» le loro indicazioni, «noi applaudiremmo senz'altro - dichiara Pannella - questo pentapartito rinchiodato e ne sosteneremo il tentativo». Ora, stanno per riunirsi le Direzioni dei partiti «laici» e socialisti, «devono cioè su questa base decidere di confermare l'ipocrita consenso all'ostracismo contro il Pr. Chiediamo che non lo facciano». Quanto al Pci e al «suo persistente, viscerale antiradicalismo», Pannella dedica «una parola» alla mutuo da Cambronne «dico affettuosamente: merde».

Nonostante le sortite del leader, secondo il deputato Francesco Rutelli è già sicuro invece che il parlamentare radicali lavoreranno sodo all'«opposizione» del governo.

**L'ondata di caldo**

Colpiti in maggioranza anziani ma le temperature cominciano già a diminuire

**Gli incidenti**

Sulle strade delle vacanze tre vittime  
Disperse sui monti tre persone

# Solo in Calabria 36 morti E va a fuoco mezza Italia

Ancora temperature record al Sud, 43 gradi a Lecce, 40 a Catania. Sale a trentasei il bilancio degli anziani uccisi dalla calura in Calabria. Gli incendi bruciano centinaia di ettari di bosco e di campi. Ma l'Italia nord-orientale si è bagnata di pioggia: e sono subito allagamenti e alberi sradicati. Il sole è rimasto sul versante tirrenico, con migliaia di turisti al mare. Nei prossimi giorni si abbassano le temperature.



Tutti al mare e, nelle città deserte, neanche i proverbiali «quattro gatti», ma solo un pappagallo romano (nella foto in alto) che si disseta col gelato al limone. Qui sopra un tentativo di sfuggire alla capra d'afa in una piscina di Bologna

**ANNAMARIA GUADAGNI**

ROMA. Il caldo uccide ancora. Ieri, a Reggio Calabria, è morta un'altra donna di ottant'anni. È arrivata al pronto soccorso degli Ospedali Riuniti proveniente da una casa di cura privata: presentava un forte squilibrio idro-salino e aveva una temperatura molto elevata. Cinque donne e due uomini molto gravi, provenienti da altre case di cura private del Reggino, sono poi state ricoverate nel pomeriggio. «Le condizioni, in questi centri di assistenza - ha dichiarato il dottor Giuseppe Taglieri, un medico del pronto soccorso - sono evidentemente peggiori di quelle dell'ospedale civile, dove pure lavoriamo in condizioni difficili. Io, per esempio, ho a disposizione solo un infermiere e un portantino».

A Reggio Calabria, i morti sono sei: il 23 e il 25 luglio. A queste vanno aggiunte le venti persone che, secondo fonti mediche dell'ospedale «Pugliese», sarebbero morte a Catanzaro. Tutte era-

no state ricoverate con febbre altissima, con i classici sintomi del colpo di sole. Nel reparto di geriatria dello stesso ospedale, negli ultimi giorni sono state ricoverate almeno altre 25 persone, tutte per «peritemia». Ma negli ospedali manca l'aria condizionata. Dunque non possono sentirsi tanto meglio. Le temperature record di questi giorni sono state una vera calamità per gli anziani poveri. Un'emergenza che le condizioni già disastrose della sanità pubblica, tra i tumi ferie del personale, non sono state in grado di fronteggiare.

Il vento e la pioggia hanno portato un po' di sollievo, ieri, all'Italia in vacanza. Ma come sempre hanno fatto danni. Brevi ma intensi temporali estivi - e qualche grandinata - nel Veneto. Non è piovuto, invece, in zona dolomitica; a Cortina l'afflusso turistico è lievemente al di sopra dell'anno scorso.

Nella Marche la pioggia era

attesa con ansia, si andava infatti profilando una grave emergenza idrica. A Macerata però ci sono stati allagamenti, alberi sradicati, capannoni scoperti dal fortinale.

A Trieste è successo di peggio: c'è stato un vero e proprio nubifragio, con raffiche di vento che hanno superato gli 80 chilometri orari. Vi sono stati alcuni naufragi, per fortuna risolti bene. In difficoltà per il vento anche molte imbarcazioni lungo la costa di Ravenna. A Trieste la temperatura è scesa di botto da 31 a 18 gradi; 19 gradi anche a Udine, 12 a Tarvisio.

Il sole non ha invece abbandonato la Lombardia, dove un vento di nord-ovest ha

pulito il cielo sulle zone alpine, allontanando le preoccupazioni per nuove piogge. Anzi, in Valtembana sono tornati i turisti. A Milano semideserta il caldo è rimasto a 30 gradi. Il centro meteorologico dell'aeroporto di Linate prevede bel tempo per tutta la settimana.

Tempo incerto in Abruzzo, con cielo nuvoloso e afa. Tra i danni del caldo dei giorni scorsi uno sterminio di polli in un'azienda avicola di Teramo. Buona l'affluenza turistica lungo la costa: gli albergatori della Maremma hanno invece denunciato una caduta di presenze dei dieci per cento rispetto all'anno scorso. Affollata, al contrario, la montagna

toscana: tutto esaurito fino al 20 agosto. Anche la Versilia e tutta la costa fino all'Argentario sono ormai al completo.

Spiagge affollate e leggero vento da sud a increspare le onde in Liguria, da Rapallo a Portofino e da Alassio a Sanremo. Il terminal della Tirrenia del porto di Genova ha visto negli ultimi giorni un movimento per i traghetti di 12mila passeggeri e 3mila auto: nessuno è rimasto a terra.

Traghetti e aerei a pieno carico sono arrivati in questi giorni in Sardegna, ma il grosso degli arrivi è previsto per la prossima settimana. Incidente mortale, ieri, sulla litoranea di Alghero. Nello scontro tra una

Panda e una Bmw è morto il conducente dell'utilitaria. Due persone sono morte anche in un incidente nel Lazio, tra la via Cassia e Mazzano. Tre feriti sull'Aurelia, vicino a Roma. Un bagnante giapponese è affogato sul litorale laziale, a Nettuno. E tre giovani alpinisti francesi sono dispersi sul Monte Bianco, in Valle d'Aosta.

L'Italia che non si bagna brucia. Ieri, il bilancio degli incendi sembrava un bollettino di guerra. Boschi, frutteti e campi di grano sono stati mangiati dalle fiamme in Sicilia: 200 ettari di querce e siccaia a Cefalù; venti ettari di bosco nell' «ona di Collesano» e poi sul «monte Erice, nel Trapanese, dove il fuoco è arrivato a minacciare le case, nell'isola di Vulcano e in diversi punti dei monti Nebrodi, nonché in provincia di Catanzaro, a Montefoglio Mazarino, lungo un fronte di due chilometri. In Calabria 50 ettari di conifere sono bruciati a Maida, in provincia di Co-



Perché al Ricoveri di Reggio i morti sono solo donne? I camerati femminili, dove si sono verificati i decessi, sono all'ultimo piano, sotto una terrazza trasformata in una lastra rovente da un sole violento. Le hanno lasciate morire così. Ora affiora una verità terribile: non è la prima volta che accade. C'è un rapporto tra i morti dei Riuniti e le condizioni di questo ospizio-lager.

## A Reggio uccise più dall'ospizio che dal caldo

Perché al Ricoveri di Reggio i morti sono solo donne? I camerati femminili, dove si sono verificati i decessi, sono all'ultimo piano, sotto una terrazza trasformata in una lastra rovente da un sole violento. Le hanno lasciate morire così. Ora affiora una verità terribile: non è la prima volta che accade. C'è un rapporto tra i morti dei Riuniti e le condizioni di questo ospizio-lager.

**ALDO VARANO**

REGGIO CALABRIA. Era- no tutte ricoverate nell'ultimo piano le sei donne morte nei giorni scorsi a Reggio nel lager-ospizio dei Ricoveri riuniti e le loro cinque compagne trasportate in coma agli Ospedali riuniti della città. Prima di morire sono rimaste immobili dentro grandi stanzoni, sotto una terrazza picchiata dal sole violento per tutta la giornata. Quasi tutte le donne decedute erano, infatti, impossibilitate a muoversi e perfino incapaci di spostarsi quando il sole le colpiva direttamente. Quasi tutte le ospiti dei Ricoveri sono prive di autonomia, inchiodate sulle sedie a rotelle, al terzo piano di una costruzione priva di ascensori, con il personale ridotto ed insufficiente perfino a garantire il minimo indispensabile rispetto al cibo ed alla pulizia del corpo. Devono essere state tre giornate terribili: quaranta gradi, sotto le terrazze trasformate in lastre di fuoco.

Diventano ora più chiari i motivi per cui in un istituto che ospita donne ed uomini, più o meno in ugual misura, siano morte sei donne e nessun uomo e perché tutte le persone trasportate in coma dai Riuniti nell'ospedale cittadino siano solo e soltanto donne. I loro compagni, appena un po' più fortunati, si sono salvati perché ai piani inferiori la calura si attenuava, gli occhi bruciavano un po' meno, la temperatura cor-

porea può controllarsi. Anche i piani inferiori sono fatiscenti. Privi, come quelli superiori, di impianti di condizionamento e dei servizi indispensabili per garantire la sopravvivenza dei ricoverati. Ma pochi gradi, nei giorni scorsi, hanno coinciso con la possibilità di continuare a vivere.

Del resto, ormai si riconosce apertamente che, per quel che riguarda i Ricoveri, non siamo alla prima «strage» di anziani. Quest'anno il fenomeno sarebbe venuto alla luce perché l'eccezionale ondata di caldo ha sensibilizzato l'intera città e qualcuno è andato a curiosare su quel che accadeva agli anziani dell'ospizio. Ma secondo una testimonianza del dottor Vincenzo Di Giuseppe, che lavora ai Riuniti, «anche negli anni scorsi si sono registrate nel periodo estivo morti di anziani pazienti a causa del caldo». Lo stesso medico ha messo in evidenza che «soprattutto nei piani alti dove non ci sono coperture adeguate per tutelare dal caldo e dall'afa i pazienti» può capitare ed è capitato che «degenti, che già si trovavano in condizioni precarie di salute, in pochissimo tempo hanno un innalzamento della temperatura corporea e da qui la morte». Insomma, ci sarebbe un rapporto diretto tra i morti dei Riuniti e le condizioni di vita interne all'istituto. Il caldo uccide solo se non ci si difende adeguatamente.

Il movimento di assestamento tra Sondalo e Bormio minaccia sei frazioni  
Oggi bilancio dei sindaci con Zamberletti

# In Valtellina l'incubo di un'altra frana

«Ho molta fretta, signori, ci vediamo stasera. Ora non posso dirvi nulla»: il procuratore Ettore Cordisco è appena sceso da un elicottero dopo un sopralluogo in Val Pola, dove una nuova frana incombe su alcuni paesi. Fa per avviarsi verso la prefettura, poi si ripensa, si ferma un attimo e si lascia sfuggire l'ammissione. «Ebbene sì, la situazione lassù è di grave pericolo».

**DAL NOSTRO INVIATO  
ROBERTO CAROLLO**

SONDRIO. Lassù, fra Sondalo e Bormio, all'altezza di Sant'Antonio Morignone, c'è una nuova fenditura per un fronte di oltre 700 metri e una larghezza di circa 20, che minaccia sei frazioni. È un movimento di assestamento, commentano i geologi. Così, a otto giorni dal cataclisma che ha messo in ginocchio la Valtellina, è di nuovo emergenza per 1250 valligiani che sono stati evacuati tra la notte di sabato e la mattinata di ieri. Una misura precauzionale, si sostiene a Sondrio, ma intanto è stata inviata sul posto da Zamberletti in persona la commissione grandi rischi. È evidente che per questa gente comincia un pellegrinaggio dagli esiti difficilmente pronosticabili. I centri in pericolo sono Sant'Antonio Morignone, Morignone, San Martino Serravalle, Mondadizza, Verzedo, Le Treve. In quest'ultima località le autorità hanno consentito in serata agli abitanti di rientrare. Ma fino a quando? La fenditura si trova dopo il ponte del Diavolo, sulla destra



Alcuni abitanti di S. Antonio di Morignone (Sondrio) lavano nel torrente indumenti, abiti e materassi recuperati nelle loro case

fango, tronchi d'albero. E le ruspe non smettono un istante di dragare il fiume. Il pavé di piazza Garibaldi è percorso da rigagnoli gialli, nelle stradine del centro storico sacchetti pieni di sabbia impediscono all'acqua di penetrare in uffici, negozi, abitazioni. Ma, soprattutto, non fa un passo avanti la ricerca dei dispersi. Si sa per certo che ancora dodici persone mancano all'appello (il numero delle vittime accertate è sempre fermo a tredici), ma trovarle è un'impresa che gli stessi esperti definiscono ormai disperata. «Non li riprecheremo più, al massimo l'acqua e il fango ci restituiranno brandelli, non corpi»

commenta amaramente un sommozzatore che sta per calarsi nelle acque putride della diga di Campo. È un'invaso della valle di Tartano, 300 metri più in basso rispetto alla frana che ha distrutto la Gran Balta. La maggior parte dei dispersi si sospetta possa trovarsi lì, sepolta sotto alcuni metri di melma. In che stato è facilmente intuibile. Il Ch-47 dell'esercito, guidato dal capitano Gocavichino Gambetta, sorvola a lungo la zona, poi si posa delicatamente sull'acqua. È un'operazione complessa, lo spazio è appena sufficiente. In alto sulla collina, la gente del posto osserva le operazioni e ogni tanto guar-

da il cielo, sospirando di sollievo. Dopo la grandinata violentissima di venerdì e i temporali di sabato, finalmente una giornata senza nuvole. L'elicottero solca l'acqua e la spazzola con i rotori, poi dal portello posteriore lascia scivolare fuori una barchetta per i sommozzatori dei vigili del fuoco. Più tardi tornerà con un escavatore destinato alla pulizia del fondale. Ci spostiamo a Chiesa Valmalenco, dove la situazione è ormai sotto controllo. Qui sono rimasti 25 militari, un piccolo presidio che controlla i collegamenti. «Abbiamo lavorato soprattutto per riaprire le strade e per evacuare i turisti rimasti bioc-

cati - dice il capitano Giuseppe La Bianca - tra un giorno o due ce ne andremo». Anche l'ultimo blocco, su Campo Francia, è stato rimosso con la posa di un ponte in legno. Un gruppo di bersaglieri controlla quotidianamente, insieme ai geologi, la frana di Torre Santa Maria, che ha spaccato in due il paese. Intanto gli operatori turistici cominciano a fare i conti: coprono che per loro la stagione è già praticamente finita. Qualcuno se la prende anche con la stampa e la televisione, come Grazia Rossi, titolare dell'hotel «Amilcar» di Chiesa Valmalenco. «Qui non è successo niente - dice - siamo rimasti soltanto due ore senza luce. Eppure i miei clienti scappano. Quelle immagini in tv e tutti quei titoli sui giornali! Continuo a ricevere disdette per il mese di agosto. Ora sarò costretto a far lavorare a turno i miei dipendenti, per non mandarli a casa». Più passano i giorni più ci si accorge che quest'alluvione ha inferito alla Valtellina un colpo ancor più duro di quanto si potesse immaginare. Per fare un bilancio una settimana dal disastro si troveranno stamati a Sondrio i sindaci della Valle con il prefetto e Zamberletti. Ma non è azzardato prevedere che ci vorranno mesi e forse anni perché la Valtellina possa riprendere il suo volto abituale. Davvero un prezzo molto alto da pagare a quel progresso cui insegue Giorgio Bocca.

# Ragno velenoso, c'è un antidoto

ROMA. Ha due pericolosi «colleghi» il malmignatta, l'aracnide sospettato di aver ucciso due donne a Genova. Esistono infatti in Italia altri ragni velenosi: l'Argyroneta aquatica e il Chiracanthium pugensium. Il primo è però tendenzialmente restio a mordere, il secondo è rarissimo, e solo la femmina manifesta aggressività nel periodo di covata. Del malmignatta, molto diffuso anche in Sardegna (la rivista

Alrons, nel numero in edicola, in un servizio lo definisce «comunissimo» nell'isola di Mai di Ventre, presso Oristano) ha già avuto modo di occuparsi la letteratura medica. Contro il suo veleno l'Istituto di Biologia cellulare di Roma produce un immunosiero specifico che, se usato tempestivamente, garantisce una protezione quasi totale. Un antidoto analogo viene prodotto

in Jugoslavia. E non più tardi di un anno fa, su «Federazione medica», i professori Ploiatto e Tartaglino dell'ospedale Le Molinette di Torino dedicarono al latrodectes tredicimaculatus (è questo il nome scientifico del malmignatta) parte di un articolo sulla diffusione di insetti velenosi in Italia. Il malmignatta viene definito «l'unico ragno in grado di creare emergenze mediche».

La sua femmina dispone di una potente neurotossina che può portare a gravissimi malflessi e alla morte. Le manifestazioni cliniche immediate dell'effetto tossico sono il dolore intenso mezz'ora dopo il morso, e una reazione che altera i linfonodi nelle zone circostanti del corpo. A volte il paziente viene preso da una angoscia profonda, dovuta alla tossina che agisce sui centri

nervosi. A queste manifestazioni si aggiungono violenti dolori addominali, crampi muscolari e la difficoltà ad urinare. Un quadro clinico che può risolversi in 48 ore, ma lascia effetti che durano anche un anno, come l'astenia e l'insonnia.

La morte è un rischio incombente su bambini, anziani e soggetti debilitati. Prima del caso di Genova, nella Sardegna un bambino di 9 anni, Salvatore Floris, aveva vissuto una disavventura simile, uscendone però incolume. Nella cura antossica, una difficoltà per i sanitari è rappresentata dal fatto che il quadro clinico del morso da malmignatta somiglia a quello delle manifestazioni addominali acute (peritonite, appendicite) e del tetano, anche se l'addome non presenta «dolorabilità» alla palpazione. □ V.R.

**FRIGIDAIRE**

Palumbo  
UN DOCUMENTARIO  
Un frammento del grande  
stranamento familiare

Rizzuto  
ANARCORA  
Il romanzo di Saraceno  
tra sesso, sangue e mistero

Echavon  
PICASSO UTRINA  
La grande pittura  
dovuta di due artisti

Vanni  
NACISTE CONTRO DEPERIS  
L'espulsione degli accolti  
ai margini del presente

Arte/  
SAGOME, TRACCE, GEMITI, SOSPIRI

mensile PRIMO CARNERA 1.500

**Rinascita**  
nel numero  
da oggi nelle edicole

- Contro Gorja, dopo Gorja  
intervista  
a Renato Zangheri
- Valtellina, perché?  
di Laura Conti  
e Aldo D'Alessio
- America centrale,  
l'accordo possibile  
intervista al ministro  
degli Esteri  
del Nicaragua
- Il Contemporaneo  
«Come rileggiamo  
Gramsci»  
con un editoriale di  
Alessandro Natta

**Rileggere Gramsci**

**Lettere di Gramsci**  
a cura di Antonio A. Santucci  
Gli scritti di autorevoli studiosi italiani e stranieri ai tre convegni gramsciani una valida chiave di accesso alla figura politica e intellettuale di Gramsci, a cinquant'anni dalla morte  
Lire 22.000

**Quaderni del carcere**  
Edizione completa sul testo critico  
Lire 25.000

**Elementi di politica**  
a cura di Mario Spinetta  
Lire 1.800

**La formazione dell'uomo**  
a cura di Giovanni Urbani  
Biotica del pensiero moderno  
Lire 2.000

**Mazziniano e letteratura**  
a cura di Giuliano Manacorda  
Biotica del pensiero moderno  
Lire 2.000

**Nuove lettere di Antonio Gramsci**  
con altre lettere di Piero Sraffa  
preziosità di Nicola Badaloni  
Lire 5.000

**Sul Risorgimento**  
a cura di Elsa Fubini  
Introduzione di Giorgio Cantelero  
Lire 2.000

**Il Vaticano e l'Italia**  
a cura di Elsa Fubini  
preziosità di Alberto Cecchi  
Lire 2.000

di prossima pubblicazione  
**Letteratura e vita nazionale**  
Edizione con apparati critici nuovi  
a cura di Edoardo Sanguineti  
Lire 2.000

Antonio A. Santucci  
Antonio Gramsci  
Lire di base

**Editori Riuniti**

Il 27 luglio 1970 moriva per un incidente sul lavoro presso le Ferrovie dello Stato  
**GIUSEPPE PELLISTRI**  
la famiglia sottoscrive per l'Unità e lo ricorda a parenti e amici.  
Signa, 27 luglio 1987

La sezione Martini Bicocca di Milano annuncia con dolore la scomparsa della compagna  
**GIULIA MAESTRI**  
Il funerale in forma civile si terrà oggi alle 9 da Via San Virgilio 19. I compagni sottoscrivono per l'Unità.  
Milano, 27 luglio 1987



**La Spezia**  
**Sequestrati**  
**500 chili**  
**di hascisc**

LA SPEZIA. Oltre trecento tonnellate di hascisc occultato nel doppio fondo di un «contaminer», giunto alla Spezia a bordo di una nave, è stato sequestrato ieri dalla Guardia di finanza e dalla «Polmare».

La nave, la «Doris», che batte bandiera delle Antille, proveniva da Cipro ma sembra che il contaminer con lo stupefacente sia stato imbarcato a Beirut.

Secondo quanto hanno dichiarato gli investigatori, la «Doris» aveva da poco cambiato nazionalità: fino a qualche tempo fa batteva bandiera tedesca. Gli ufficiali sono infatti tutti della Germania federale mentre l'equipaggio è formato da sedici filippini. Il comandante Willfried Boster, 51 anni, e il primo ufficiale e responsabile del carico Franck Kamlsky sono stati sottoposti ad interrogatorio.

La Guardia di finanza e la «Polmare» avevano avuto una segnalazione che tre contenitori «ospessiti» erano stati imbarcati a bordo della «Doris» a Beirut. Così, ieri mattina, quando la nave è arrivata nel porto della Spezia ed ha attraccato, sono saliti a bordo il funzionario della «Polmare» Antonio Adnoli, il comandante della legione della finanza col. Patrizio Di Fonzo e il capitano della finanza del porto apezino Salvatore Bella.

I tre contenitori «ospessiti» manifestano un assai alto contenuto in hascisc, si valutano vuoti ed in transito per la Spagna. Sono stati aperti ed ispezionati anche con l'aiuto dei cani antidroga. Nel sottofondo di uno dei tre sono stati trovati numerosi pani di hascisc del peso di uno e due chili. Stando all'inventario effettuato dai militi lo stupefacente occultato pare si aggiri intorno ai 500 chili.

L'interrogatorio del comandante Willfried Boster e del primo ufficiale Franck Kamlsky è durato un paio d'ore, poi i due sono stati rilasciati: la loro posizione verrà esaminata dai magistrati.

Sembra, comunque, che abbiano detto entrambi che il contaminer con il doppio fondo imbottonito di hascisc era perfettamente normale e soltanto a controlli accurati poteva rivelarsi diverso dagli altri.

**L'omicida, 3 anni fa, aveva già assassinato la moglie con tre colpi di pistola**  
**Uccide come in un replay**

**Vittima una donna 25enne**  
**gravemente ferito il fidanzato**  
**Lo sparatore in libertà**  
**perché erano scaduti i termini**  
**di custodia cautelare**

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
**FRANCO STEFANI**

FERRARA. Una ragazza uccisa, il suo fidanzato gravemente ferito, un assassino che alle spalle ha un altro omicidio, quello della giovane moglie compiuto tre anni fa e in libertà da febbraio per scadenza dei termini di custodia cautelare. Questi i protagonisti di una tragedia accaduta ieri notte poco prima delle 3 a Porotto, una frazione di Ferr-

una Smith & Wesson calibro 38 special: a sparare è stato Italo Meotti, 31 anni, di Vigarano Mainarda, vicino Ferrara, che nel febbraio del 1984 uccise, con una Beretta 7.65 Anarosa Carassini, 23 anni, la donna con cui era sposato e dalla quale viveva separato, freddandola con tre colpi nel negozio di frutta e verdura che la vittima gestiva a Mirabelle.

Tre proiettili hanno raggiunto Gloria Palmonari, due al polmone destro senza fuoriuscire, il terzo le ha trapassato l'addome. Gli altri due sono stati per Pier Romano Zaghi, uno all'emtorace e l'altro alla spalla sinistra, quello alla spalla è fuoriuscito. Meotti ha gettato l'arma, che poi è stata ritrovata sul luogo del delitto, ed è fuggito.

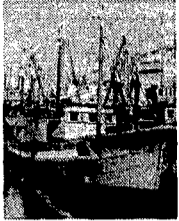
Il rumore degli sprai nella notte ha svegliato la gente nelle case vicine, è sceso anche il padre della ragazza, qualcuno ha chiamato la polizia. È arrivata subito una «volante» con due agenti, Santo Truscelli e Mauro Masini, e un funzionario, Pasquale Sanzari. È stato subito chiaro che la ragazza era in condizioni disperate: è morta dopo mezz'ora. Zaghi ieri mattina è stato operato per l'estrazione del proiettile dai medici della rianimazione all'Arcispedale S. Anna di Ferrara: la prognosi è riservata.

Alcuni rapidi accertamenti, poi si è risaliti con certezza, anche con la testimonianza di Carlo Palmonari, a Italo Meotti, arrestato ieri all'alba dagli uomini della Squadra mobile diretti dal commissario capo

Emilio Lombardo e dai carabinieri di Ferrara. Non ha fatto alcuna resistenza, ha solo ripetuto: «Ho sparato per ucciderla». La pistola l'ha sottratta al padre, che la teneva sotto chiave dentro un cassetto in casa. Oggi in carcere sarà interrogato dal sostituto procuratore Rossella Corsini.

L'omicida conosceva la vittima. Gloria Palmonari, impiegata in un istituto di credito ferrarese. Bella, colta, sensibile, si era interessata, dicono gli inquirenti, più che altro al caso umano di Meotti. Una ragazza che si commuoveva davanti ad un tramonto, che citava i classici greci e latini, come è scritto in alcune lettere al Meotti. Altraista, dal grande cuore, pulita. Era nata un'amicizia tra i due che però Meotti

ha voluto rendere possessiva, vincolante. Un rapporto contrastato dai genitori di Gloria, che avevano fatto di tutto per interromperlo, pur senza forzare. In giugno Gloria era stata proprio per questo ospite di alcuni parenti a Varese, e al ritorno aveva scelto di smettere. Conosciuto Pier Vittorio Zaghi, si era fidanzata. L'assassino, in preda ad un'assurda gelosia, non ha accettato la realtà e ha maturato il suo folle gesto. Proprio, sia pure con particolari diversi, con il medesimo meccanismo che lo portò ad uccidere la sua ex moglie. Condannato in primo grado a Ferrara a 21 anni, e a 18 dalla Corte d'appello di Bologna, Meotti aspetta il responso della Cassazione. La lentezza della giustizia gli ha permesso di uccidere ancora.



«Fritto misto» a Mazara contro il pesce al mercurio

«Pancia mia fatti capanna», e sul piazzale Quinci di Mazara del Vallo, a pochi metri dal porto, diecimila fra turisti e residenti si sono lanciati sulla gigantesca frittura di pesce organizzata dal circolo culturale «Marrobio». Quest'anno la sagra di Mazara ha assunto un sapore polemico (oltre che litico) contro i recenti sequestri di «pesce al mercurio» proveniente proprio dal maggior porto peschereccio d'Italia. «È il momento di finirlo con le speculazioni su fatti che sono ben lontani dalla nostra tradizione», ha esclamato il sindaco Ignazio Giacalone. E il circolo «Marrobio» ha rincarato la dose, accusando l'assessore regionale di aver «inspiegabilmente depennato il contributo alla sagra». Così, al grido di battaglia il nostro pesce è il migliore del mercato italiano, 3.000 kg di triglie, calamari e gamberi sono finiti in una gigantesca padella (diametro tre metri) per una protesta che i turisti hanno molto apprezzato. Fossero tutte così...

**Vagone «tossico»**  
**fermato**  
**a Tarvisio**

Un vagone «tossico» è stato sganciato a Tarvisio da un treno diretto in Austria, e trasportato su un binario morto in attesa che venga smontato e smaltito i tecnici dell'Enichem. Il carro trasportava dodicicilene, una sostanza infiammabile e tossica che se aspirata può provocare gravi danni alle mucose. Per un guasto ai bocchettoni di carico, si è sprigionata dal vagone una perdita. La sostanza è prodotta dalla «Enichem Augusta».

**Giovane**  
**alpina**  
**muore**  
**a Lavaredo**

Un ragazzo tedesco di 15 anni, Kristian Flaake, è morto precipitando dalla montagna mentre scendeva con tre coetanei dalla via comune sulla parete sud delle Tre cime di Lavaredo. L'adolescente è scivolato su una roccia bagnata, e i suoi amici non hanno potuto aiutarlo perché in quel momento i quattro non procedevano legati. Il corpo è stato recuperato dalla squadra del Soccorso alpino di Auronzo di Cadore, con l'intervento di un elicottero dell'esercito decollato da Belluno.

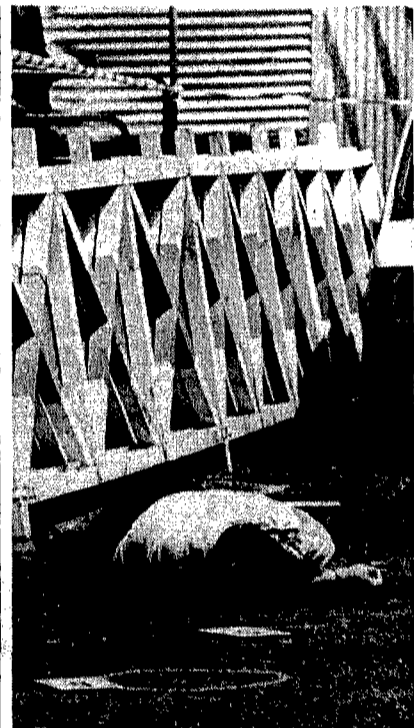
**Provoca**  
**un incidente**  
**Fermato**  
**si impicca**

Si è ucciso dopo aver provocato un incidente stradale. Ad Arezzo un giovane di 31 anni, Mario Salamina, si è impiccato l'altra sera nella camera di sicurezza della Polstrada, legando il suo giubbotto allo spioncino e usandolo come una rudimentale forca. Era stato denunciato per omissione di soccorso per essere fuggito dopo aver tamponato, con la Peugeot di un'amica, l'auto di due anziani coniugi torinesi, rimasti gravemente feriti nell'incidente. In un primo momento aveva negato ogni responsabilità.

**Ladro spara**  
**al proprietario**  
**d'un pollaio**

Non contento di rubare polli, ha anche sparato al proprietario dei volatili. Lo sfortunato bersaglio è un giovane di 25 anni, la cui famiglia possiede un pollaio a Legnaro, presso Padova. L'altra sera, sentendo rumori sospetti provenire dalla stia adiacente l'abitazione, Matteo Sabbion è uscito per controllare, cogliendo in flagrante un uomo che faceva razza di galline. Ha tentato di fermarlo, ma un complice, emerso dal buio, gli ha sparato tre colpi di pistola, ferendolo al torace. Il giovane è in prognosi riservata all'ospedale di Padova.

VITTORIO RAGONE



Il corpo senza vita di Moufak Said Gandura, gettatosi dal quinto piano del «Residence Ripa»

**Mistero sull'attività di Said Gandur**  
**L'arabo suicida**  
**era nel libro paga dei servizi?**

Misteriosa morte di un misterioso personaggio. A ventiquattrore di distanza dal tragico volo dal quinto piano del «Residence Ripa» di Trastevere, il fittone di mistero sulla fine e soprattutto sull'attività di Moufak Said Gandur non sembra diradarsi. Chi gli consentiva di pagarsi un appartamento da quasi due milioni al mese e ancora, come è riuscito a sfuggire alla sorveglianza degli agenti?

ROMA. L'unica novità che si è riusciti a raccogliere ieri nei semi-deserti uffici della Questura è che quasi certamente, accanto all'inchiesta giudiziaria sul suicidio del siciliano colonnello dell'Olp, se ne svolgerà un'altra, di carattere amministrativo, per accertare eventuali responsabilità o negligenze degli agenti di polizia che avrebbero dovuto vigilare su di lui.

Gandura, 38 anni, apolite na in Siria, era stato prelevato nella mattinata di sabato dal suo appartamento al «Residence Ripa» e portato in Questura, all'Ufficio stranieri, dove gli era stato notificato un ordine di cattura della magistratura siriana per truffa aggravata. La giovane moglie, Stanislaswa Mornik, profuga polacca ventunenne al nono

sempre di gravidanza, lo aveva voluto accompagnare. Grazie a quella che solo in seguito si sarebbe rivelata una scusa, l'uomo era riuscito a farsi risparmiare da un nascondiglio solo a lui accessibile del denaro da consegnare alla moglie. Giunto nell'appartamento era la versione fornita dagli agenti.

Gandura sarebbe riuscito a farsi togliere le manette, a svincolarsi, a chiudersi a chiave in un'altra stanza, a scavalcare il davanzale della finestra e a gettarsi nel vuoto nonostante il disperato tentativo dei poliziotti di trattenerlo. È successo proprio così? È stato frutto dell'abilità e dell'ingenuità dei suoi guardiani? Dubbi sembra che non esista-

no solo sulla volontà suicida di Gandura, dato che da quella finestra non sarebbe stato possibile far altro che gettarsi nel vuoto. Non si sarebbe insomma trattato di una fuga dall'esito non voluto.

Ancora più fittò è il mistero sul passato dell'arabo suicida. Lui si definiva colonnello dell'Olp, ma l'organizzazione per la liberazione della Palestina lo ha smentito. Dopo un agitato periodo di permanenza pagato dall'Ufficio profughi, alla pensione Claudia, in cui aveva contratto debiti un po' con tutti, recentemente aveva preso alloggio al Residence pagando in contanti ed in anticipo un milione e settecentomila lire di affitto mensile. Da chi aveva preso quel soldo? E dove era stato e cosa aveva fatto nei mesi successivi all'abbandono della pensione e precedenti il suo ingresso nell'appartamento di Trastevere?

Sifiorato marginalmente dall'inchiesta sul sequestro dell'«Achille Lauro» (molte accuse contro di lui erano cadute al processo in cui era stato condannato a soli otto mesi di carcere, poi amnistiato, per false generalità) Gandura pare sia poi finito sul libro paga del ministero degli Interni o di uno dei nostri servizi segreti e sembra anche che vantasse collaborazioni con 007 di altri paesi. L'anno passato si era fatto vivo alla redazione del Messaggero promettendo importanti rivelazioni che poi non aveva fatto. Lo stesso accadde nel giugno scorso con l'«Ansa», a cui aveva anche dichiarato di temere rappresaglie.

Si è ucciso per non dover affrontare una lunga detenzione in Siria? O perché si è ormai sentito abbandonato da tutti? Qualche spiegazione in più la potrebbe fornire la giovane moglie. La polizia la tiene sotto costante sorveglianza, ufficialmente perché ha bisogno di assistenza essendo ormai prossima al parto, più probabilmente per proteggerla. Nessuno, comunque, pare sia riuscito ad avvicinarla.

Stamattina il magistrato a cui è stata affidata l'inchiesta, il sostituto procuratore Leonardo Agueci, effettuerà un sopralluogo nell'appartamento in cui l'uomo si è tolto la vita.

**La satira pesa 300 chili di tortelli**

A una delle porte d'ingresso della festa nazionale di «Tango», a Montecchio, nove venditori marocchini già sistemati, sono le 19 di sabato, la loro mercanzia. Non si è ancora tenuto il dibattito sulla salira in Italia, ma questi, senza ascoltare Omar Calabrese, il sociologo Luigi Manconi, Sergio Staino, Vincenzo Gallo di «Zuta» e Antonio Ricci di «Dive In» e «Lupo solitario», hanno già concluso che in Italia la satira ha per lo meno un mercato. Prima di loro, nei giorni scorsi, duecento compagni montecchiesi avevano valutato il peso della salira in tre quintali di cappelletti: tanti ne hanno fatti per la festa. A giudicare dall'assalto ai ristoranti nella prima serata, dovranno rimettersi al lavoro. «Quanti cappelletti e tortelli dovrà fare prima di arrivare al governo?», chiede del resto l'epigrafe dettata da Elle Kappa per il monumento ai «militanti ignoti» (ha le fattezze di Armando Franceschetti, il costruttore di questa grande festa che si tiene in un parco alberato di 100mila metri qua-

A Montecchio, in provincia di Reggio Emilia, è iniziata sabato la festa nazionale di «Tango»: dai decibel sparati dagli altoparlanti la si potrebbe confondere per una grossa festa dell'Unità, ma la presenza della redazione di «Tango», con le sue performances, la caratterizza come un'altra cosa, an-

**OTELLO INCERTI**

drai sul greto dell'Enza (il torrente che divide Reggio da Parma). La festa è partita con l'inaugurazione di questo e di altri monumenti: a Spadolini, Andreotti, Craxi, Agnelli, Berlusconi gli altri sono in cartapesta, Berlusconi è soltanto un'antenna, Nilde Iotti («la prima donna comunista con questo nome» - ha sottolineato Paolo Hendel, l'oratore ufficiale dell'inaugurazione parlando dall'alto di un carrozzone a motore di un carrozzone di un carrozzone di un carrozzone). E si ripensa al venditori arabi davanti al monumento a Craxi: «Signor Iddio - ha detto Elle Kappa - ringraziamoci di aver fatto nascere in Ita-

che se si fanno i dibattiti. Giovedì sera il vicesegretario del Pci Achille Occhetto sarà intervistato da Paolo Hendel e da Michele Serra. Si favorirà poi della presenza di Paolo Conte, Altan, Carlo Bernardini, Gigi Liola Cinquetti, Umberto Eco ed altri. La festa terminerà domenica.

la provincia si mobilita e scende in piazza? «Tango» è stato accettato anche dai miliziani. Il Pci, del resto, ha adesso ben altri problemi che non quelli del limite della satira. Non intendiamo però portare avanti all'infinito questa esperienza. Va sospesa al momento giusto perché il bello sta proprio nel fatto che si lavora settimana per settimana, senza programmi planetari.

La festa, però, un programma lo ha. Un assaggio lo è avuto sabato. Oltre tremila persone stipate sui gradini dell'Arena (in cemento armato: avrebbero posto a dura prova anche sederi che non si

fanno logorare dal potere). Due ore e mezzo di gags irresistibili, con Hendel, Rondino, Staino, Serra, Perini e altri di «Tango». Vincino, in uno spot che quelli di «Tango» avevano preparato per le elezioni, e che praticamente nessuno ha visto perché pochi funzionari di federazione hanno osato far vedere, perdendo con ciò un sacco di voti, si cala nei panni di Craxi (un Craxi che si riempie i pantaloni di cotone, per vedere che ha gli attributi, e poi ruba il mini-registratore di un intervistatore) dimostrando di saper essere più craxiano dell'originale. Nel mondo della politica-spettacolo il Craxi di Vincino, se apparisse in tv, otterrebbe un seguito di stilisti maggiore di quello che può vantare l'originale.

La festa proseguirà fino a domenica con ospiti prestigiosi. Gli alberghi sono pieni nel raggio di chilometri, ma a Reggio e a Parma qualche posto lo si può trovare: e poi c'è il campeggio debitamente attrezzato.

**maritalia** s.r.l. RAVENNA  
Agenzia Marittima e Spedizioni Internazionali

Agente Raccomandataro di tutte le Compagnie Armatoriali Sovietiche nel porto di Ravenna.

«Booking Office» per servizi regolari containers e merci varie, in esportazione ed importazione, per le seguenti linee:

- ASADCO LINE** - Servizio Full Containers con navi da 450 teus, con partenze decadali -
  - da Ravenna per Zhdanov (U.R.S.S.) con merci dall'interscambio italo-sovietico -
  - da Ravenna per Poti (U.R.S.S.) in transito per Djulfa/Teheran (Iran) e Kabul (Afghanistan) -
- ADMED 1 LINE** - Servizio Full Containers e groupage con navi da 450 teus con partenze decadali -
  - da Ravenna per Pireo - Beirut - Lattakia - Tartous -
- ADMED 2 LINE** - Servizio Full Containers e groupage con navi da 180 teus con partenze quindicinali -
  - da Ravenna per Pireo - Limassol - Tripoli (Libano) - Mersin (transito per Iran/Iraq) -
- ITAZOV LINE** - Servizio convenzionale per l'interscambio italo-sovietico di impiantistica, macchinari e merci varie in genere.
  - Partenze decadali da Ravenna per Zhdanov (U.R.S.S.) -
- ITAZOV RO-RO LINE**: Servizio convenzionale per l'interscambio italo-sovietico di rotabili, impiantistica e merci varie in genere.
  - Partenze quindicinali da Ravenna per Berdiansk (U.R.S.S.) -
- MEDITERRANEAN-CASPIAN SEA LINE** - Servizio convenzionale -
  - Partenze quindicinali da Ravenna via U.R.S.S./Mar Caspio per Djulfa - Astara - Bandar Anzali - Now Shahr (Iran) -

Maritalia opera a Ravenna, porto attrezzato con moderne infrastrutture, e può offrire alla propria clientela, per qualsiasi destinazione richiesta, tutti i servizi complementari all'importazione ed all'esportazione:

- assistenza tecnica all'imbarco/scarico;
- movimentazione, containerizzazione e decontainerizzazione merci;
- magazzinaggio e depositi;
- assistenza doganale ed assicurativa;
- trasporti camionistici e ferroviari;
- noleggio navi.

**Padova**  
**Uccisa dalla droga**  
**trovata**  
**dopo una settimana**

PADOVA. Il corpo di una giovane in avanzato stato di decomposizione è stato trovato in un appartamento del quartiere dei Portelli a Padova. La scoperta è stata compiuta dalla polizia e dai vigili del fuoco, giunti sul posto su segnalazione dei vicini. Nello stesso appartamento, un mese fa, la polizia aveva arrestato due giovani, trovati in possesso di alcune dosi di cocaina. Al momento del ritrovamento del corpo - irriconoscibile - in casa è stato trovato un laccio emostatico e un tesserino ferroviario intestato a Enrica Barni, di 24 anni, di Martignano (Bergamo). Gli investigatori hanno avviato indagini per accertare con precisione l'identità della giovane.

**Abetone**  
**Cade un aereo**  
**da turismo: 1 morto**  
**e tre feriti**

ABETONE (Pistoia). Un aereo da turismo Partenavia P. 66 - C/Charly 160, dell'Aeroclub di Bologna, con quattro persone a bordo, è precipitato ieri mattina, verso le 11.30 in località «La Secchiana», a circa sette chilometri dall'Abetone, sull'APPENNINO toscano emiliano. Uno dei passeggeri, Mario Donini, di 69 anni, di Bologna, è morto sul colpo. Gli altri tre, timasti feriti in modo non grave, sono stati ricoverati all'ospedale di San Marcello Pistoiese.

Secondo il racconto dei feriti, l'aereo, proveniente da Firenze e diretto a Bologna, si è trovato in mezzo alle nubi all'improvviso finendo contro una asperità della montagna.

**NEL PCI**  
**Da domani**  
**il Comitato centrale**

Il Comitato centrale e la Commissione centrale di controllo sono convocati per il 28 e 29 luglio (con inizio alle ore 9.30 del 28). All'ordine: 1) La posizione e le iniziative del Pci nella nuova fase politica (ref. Alessandro Natta); 2) Questioni di Inquadramento.

La riunione della Direzione del Pci è convocata per oggi 27 luglio alle ore 16.30.

Il Comitato direttivo del gruppo comunista del Senato è convocato per giovedì 30 luglio alle ore 9.30.

Le riunioni dei gruppi di commissione del gruppo comunista del Senato sono convocate per giovedì 30 luglio: ore 11.30 «Affari costituzionali», «Esteri», «Esteri»; ore 12.30 «Giustizia», «Finanza», «Lavori pubblici»; ore 15 «Lavoro», «Pubblica Istruzione», «Agricoltura»; ore 16 «Industria», «Sanità», «Bilancio».

L'assemblea del gruppo comunista del Senato è convocata per giovedì 30 luglio alle ore 17.

## Filippine Si apre il nuovo parlamento

MANILA. Tra nuove voci di colpi di Stato e l'allarme lanciato dai servizi segreti secondo il quale da 150 a 200 guerriglieri comunisti si accingono a prendere d'assalto la capitale, si riunisce oggi a Manila il nuovo parlamento eletto l'11 maggio scorso e praticamente monopolizzato dai deputati del partito della signora Aquino. Si tratta del primo parlamento democraticamente eletto nelle Filippine da quando l'ex dittatore Marcos, oggi in esilio nelle Hawaii, proclamò la legge marziale nel 1972 abolendo contemporaneamente ogni assemblea eletta.

Inaugurando il nuovo Congresso la signora Aquino pronuncerà un discorso sullo stato della nazione e abdiccherà ufficialmente al potere straordinario che assunse all'indomani della rivoluzione popolare che nel febbraio dello scorso anno costrinse Marcos alla fuga. Uno dei suoi ultimi decreti è stato quello di creare una milizia civile costituita prevalentemente da riservisti e militari in congedo.

I lavori del nuovo parlamento filippino non si aprono all'insegna della tranquillità. Baruffe e polemiche hanno diviso e contrapposti i vari candidati alle presidenziali delle commissioni più influenti provocando aspri rimbrotti da parte della stampa e dell'opinione pubblica che si aspettava «un cambiamento radicale nel funzionamento degli organi legislativi». Ma gli scontri più duri e pericolosi sono previsti nella discussione del primo provvedimento su cui il congresso sarà chiamato a discutere: la riforma agraria varata la settimana scorsa dalla signora Aquino e che ha già provocato polemiche e dissenso sia da parte dei contadini che da parte dei latifondisti. L'organizzazione di sinistra «Movimento dei contadini filippini» (Kmp) ha indetto una serie di manifestazioni di protesta definendo la riforma «una truffa» e sostenendo che i parlamentari latifondisti la bloccheranno sul nascere. Dello stesso parere sono diversi osservatori specie dopo che gruppi di proprietari terrieri hanno fatto sapere che non distribuiranno mai la terra ai contadini e si sono già muniti di migliaia di persone e bande di vigilantes per «far valere i propri diritti». Con ogni probabilità nel nuovo parlamento non siederà Juan Ponce Enrile, leader dell'opposizione destra. Pare non gli verrà assegnato il seggio.



La protesta dei tartari nei pressi delle mura del Cremlino: chiedono di parlare con Gorbaciov

# Oggi Gromyko incontra i tartari

La manifestazione dei «tartari di Crimea» sotto le mura del Cremlino è stata interrotta ieri dagli stessi manifestanti: una loro delegazione sarà infatti ricevuta da Andrej Gromyko, che presiede una commissione formata per esaminare le loro richieste. Chiedono, fra l'altro, che la Tass pubblichi la loro versione degli avvenimenti che precedettero la deportazione in massa dalla Crimea, nel '44.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
GIULIETTO CHIESA

MOSCA. Alle 15 di ieri la manifestazione dei «tartari di Crimea» sotto le mura del Cremlino è stata temporaneamente interrotta quando i dimostranti sono stati informati che stamane saranno ricevuti da Andrej Gromyko. In ordine

## E Mosca discute sulle colpe dei loro padri

«Ma che cosa vogliono?». «Chiedono che venga ripristinato un loro diritto, vogliono tornare a casa, in Crimea». «Hanno fatto bene a spedirli in Asia. Hanno ammazzato russi e ucraini, durante la guerra». «Ma che cosa c'entrano questi qui. Questi sono i figli e i nipoti... Devono pagare le colpe dei padri?». Nella Piazza Rossa, mentre la protesta dei «tartari di Crimea» rientra temporaneamente, la gente discute...

MOSCA. È tipica la serata. Al centro dello spiazzo dietro San Basilio c'è un sit-in di circa 300 persone. Si vede, da lontano, che qualcuno in mezzo al grande cerchio sta parlando. Ma non si sente nulla. Avvicinarsi non è possibile. Un cordone di poliziotti lascia passare, nei due sensi, solo i «tartari di Crimea», cioè i manifestanti. Gli altri, i moscoviti, i turisti sovietici, gli stranieri in generale sono cortesemente rimandati indietro anche se fanno i furbi e tentano la strada dei sottopassaggi. La voce, che le manifestazioni dei tartari di Crimea continuano, si è sparsa veloce, aiutata dai comunicati Tass che confermano, anche se non dicono dove. Tra gli spettatori si creano decine di capannelli dove si intralciano finte discussioni, dispute talvolta accese ma che si spengono subito non appena i toni rischiano di arroventarsi.

«Ma che vogliono?», dice un giovane. Davanti a lui, al centro del crocchio, un signore anziano che sembra il mahatma Gandhi. Capelli cortissimi, occhiali tondi a stanghetta. «Chiedono che venga ripristinato il loro diritto, vogliono tornare a casa loro, intervengono un altro, chiedo ribelle sulla fronte, giovane sui 25 anni, aggressivo: «Hanno fatto bene a spedirli in Asia. Hanno ammazzato russi e ucraini durante la guerra». Si leva qualche mormorio di dissenso, ma la maggior parte è d'accordo con l'osservazione. Il mahatma non si scompone. Dichiarò, a scanso di equivoci, di non essere un tartaro di Crimea e proseguì: «Vede, il fatto è che tutta la popolazione tartara di Crimea fu deportata nelle regioni dell'Asia centrale, mentre i responsabili degli eccidi furono poche migliaia. E poi, mi scusi, ma che c'entrano questi qui? Questi sono i figli e i nipoti... Devono paga-

re le colpe dei loro padri?». Il ciuffo in fronte non demorde: «I figli sono come i padri. Adesso pretendono di andare a occupare una terra che è di altri...». Interviene un signore di mezza età dal profilo asiatico. Viene infatti da una cittadina nei pressi di Samarcanda. Lui i tartari di Crimea li conosce. Ce ne sono molti che abitano da quelle parti. «Brava gente, vi assicuro. Gente che lavora con coscienza...».

«Che vadano a trebbiare!», lo interrompe una voce dal mucchio. L'uomo di Samarcanda sfodera un sorriso irritato: «Vittaccia in! Ma non potremmo cercare di capirli con un po' di calma? Io ho scritto anche i giornali che la deportazione fu ingiusta. Non avete letto?». Una giovane donna, con un vestito a grandi fiori marrone, si fa lar-

## Sospesa per ora la protesta nella capitale

Le autorità sovietiche disponibili al dialogo coi discendenti dei deportati da Stalin

moderazione e il «consiglio» dei funzionari del Kgb di tornare alle loro case in ordine e tranquillità. La polizia ha seguito, del resto, una linea rigorosamente non interventista, limitandosi a circondare i dimostranti con un fitto cordone che - almeno stando alle reazioni del pubblico, in prevalenza ostili - ha certamente anche una funzione protettiva oltre che di isolamento. Le autorità, comunque, stanno inaugurando una inaudita innovazione, consentendo il ripetersi, ormai da diversi giorni, di una manifestazione politica sotto le mura del Cremlino, e per giunta, dialogando

con i dimostranti, com'è confermato dal colloquio che oggi Gromyko concederà loro e dai ripetuti incontri già ottenuti al Comitato centrale e al Presidium del Soviet Supremo. C'è chi inquadra questo atteggiamento della leadership sovietica nella durissima polemica in corso pro e contro Stalin. I tartari di Crimea furono deportati da lui e ascoltati oggi significa sottolineare la gravità del sopruso di allora. C'è chi invece ritiene che, Stalin o non Stalin, questa sia la nuova linea di Gorbaciov, che mostra i suoi effetti «democratizzanti». In ogni caso la conferma che a Mosca le sorprese non finiscono mai.

## Oggi il vertice dell'Oua in Etiopia

Con un discorso sull'indebitamento del continente africano, che ammonta a quasi 200 milioni di dollari, si inaugura oggi ad Addis Abeba il XXIII vertice dei capi di Stato e di governo dell'Organizzazione per l'unità africana. Relatore d'apertura il leader etiopico Menghistu (nella foto). La drammatica situazione economica dell'Africa e la lotta al regime dell'apartheid in Sudafrica sono i due problemi principali sui quali il vertice annuale dovrà esprimersi.



## La «Schweppes» bolcotta Israele

Dall'anno prossimo la «Schweppes» non verrà più prodotta in Israele. La società inglese ha deciso di aderire al boicottaggio arabo contro Tel Aviv e ha comunicato ieri la sua decisione all'apposito ufficio di Damasco. In Israele la nota bevanda fino ad oggi è stata prodotta e distribuita, su licenza della «Cadbury Schweppes», dalla «Jaf-Ora» il cui fatturato annuale sfiora i trenta milioni di dollari. La concessione alla «Jaf-Ora» dura da vent'anni.

## «Arancia meccanica» uccide finanziere

Uno dei più noti finanziari arabi, l'egiziano Ahmed Khalifa, è stato ucciso a coltellate sabato sera a Londra da una banda di scassinatori che si era introdotta in casa sua. Khalifa, numero due del gruppo finanziario «First Arabian Corporation», è stato colpito al volto e al torace. È morto in ospedale subito dopo il ricovero. Sua moglie e una domestica, ugualmente ferite dai ladri, se la sono invece cavata.

## Haiti: massacro per la riforma agricola

Sono oltre 235 le persone morte a colpi di piccone, bastone e machete nei sanguinosi scontri che da venerdì si verificano ad Haiti, in particolare nella cittadina di Jean-Rabel, tra sostenitori ed oppositori della riforma agraria che dovrebbe portare alla redistribuzione delle terre ai contadini. Accanto ai latifondisti, probabilmente al loro soldo, ci sono i famigerati «Tonton Macoute», la milizia armata dell'ex dittatore Duvalier. Stando alle emittenti cattoliche dell'isola, oltre alle vittime dichiarate, centinaia di altri cadaveri sarebbero dispersi, insepolti, nelle campagne.

## Proclamato lo stato d'emergenza in Sudan

Il primo ministro sudanese Sadek El Mahdi ha proclamato lo stato d'emergenza in Sudan per affrontare il disastro in cui versa l'economia nazionale. Se la giustificazione ufficiale è economica, nessuno ignora che uno dei motivi principali per l'emergenza è la ripresa delle ostilità su grande scala da parte della guerriglia nel Sud guidata dall'Esercito popolare di liberazione del Sudan del colonnello Garang.

MARCELLA EMILIANI

## Gli eventuali obiettivi da colpire anticipati dal «New York Times» Reagan: «Per ora nessuna rappresaglia»

# I piani d'attacco Usa in Iran

Messo fuori combattimento dalla mina il convoglio americano, nel Golfo entrano a far da bersaglio le navi francesi. Il Pentagono intanto diffonde minacciose indiscrezioni sugli obiettivi militari ed economici che la flotta Usa è pronta ad attaccare appena una rappresaglia contro l'Iran venga ordinata dal presidente. Comprendono le basi dei motoscafi come quello che potrebbe aver collocato la mina.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
SIGMUNDO GINZBERG

NEW YORK. I danni provocati dallo scoppio della mina alla superpetroliera Bridgeston sono ancora più gravi di quello che era apparso in un primo momento. Soprattutto il ben 31 dei comparti stagli. Difficilmente potrà riprendere presto circa di viaggio il viaggio di ritorno. Se quindi ci sarà per forza maggiore una tregua nel passaggio di navi scortate dalla flotta Usa, dovrebbero passare però nei prossimi giorni le navi francesi scortate da loro unità di guerra. Nel momento in cui Teheran è ai ferri corti con Parigi quasi più ancora che con Washington.

## «Nessuna rappresaglia»

La Casa Bianca continua a dire che «al momento non si parla di rappresaglia» per la mina, ma fonti del Pentagono fanno sapere che è già pronta una lista di obiettivi da attaccare in territorio iraniano, non appena Reagan dia l'ordine. E il «New York Times» ne fornisce un elenco.



Una delle navi Usa di scorta alle petroliere kuwaitiane nel Golfo Persico

iraniani. Il principale di questi è quello sull'isola di Kharg, parecchio in su nel Golfo, che è la vera e propria vena giugolare delle esportazioni di petrolio, convogliato da oleodotti sottomarini dalle stazioni di pompaggio costiere di Gurreh e Bandar Ganaveh, anch'esse possibili obiettivi. Ma nell'ultima fase della guerra del Golfo, dopo che Kharg era stata più volte raggiunta dai bombardieri irakeni, una parte del petrolio viene trasferita con piccole navi cisterna per essere successivamente imbarcata su petroliere più grosse ai porti di Sirri e Lavan, che sono obiettivi più facilmente portati degli aerei della Constellation, la quale non entra nel Golfo, che è troppo stretto per le manovre di un colosso del genere e decine di altre

unità che la scortano, ma incarica in mare aperto al di là dello stretto di Hormuz.

## Si aspetta la Missouri

E poi c'è da osservare che una rappresaglia al momento attuale potrebbe essere condotta solo dagli aerei della Constellation, col rischio che vengano abbattuti, mentre i cannoni e missili Tomahawk della corazzata Missouri si affacceranno su quelle coste solo quando l'unità avrà completato il viaggio che ha intrapreso verso la zona. I motoscafi veloci del tipo di quello che potrebbe aver

## Missili Israele rassicura il Cremlino

TEL AVIV. L'Unione Sovietica non si senta minacciata: Israele non ha nessuna intenzione di colpire coi suoi missili. Questo in pratica il significato del comunicato con cui ieri il ministro degli Esteri israeliano Shimon Peres ha ufficialmente preso posizione sul vespaio di polemiche suscitato dalle voci secondo le quali Israele avrebbe sperimentato con successo un nuovo missile a medio raggio, il «Gerico 2», con testata nucleare in grado di raggiungere, oltre a tutte le capitali arabe, anche il territorio sovietico.

Senza parlare del «Gerico 2» Peres ha fatto sapere che Israele «accoglie con favore la disponibilità dell'Urss a contenere la corsa agli armamenti in Medio Oriente, evitando di introdurre missili a medio e corto raggio nella regione». «La strategia per la sicurezza di Israele - continua il comunicato del ministro degli Esteri - non è offensiva e Israele non considera l'Urss un nemico, non ha intenzioni ostili nei suoi confronti. Israele, ancora, è d'accordo col segretario generale del Pcus Gorbaciov nel giudicare anomala l'assenza di relazioni diplomatiche che tra i due paesi». Per dimostrare la piena disponibilità di Tel Aviv nei confronti di Mosca, Peres sottolinea infine come da parte israeliana non venga posta alcuna condizione preliminare per il ristabilimento delle relazioni diplomatiche tra i due Stati, si aspetta però che il Cremlino faccia altrettanto. Nei giorni scorsi, quando c'era stato l'annuncio del «Gerico 2», da Mosca (che stava lanciando la «doppia opzione zero globale») erano arrivati accenti di preoccupazione alla volta di Israele.



Una donna anziana colta da male per il caldo soccorsa in una strada di Atene

## Un milione in fuga da Atene Tragedia in Grecia 900 i morti per il caldo

La stampa greca parla di «tragedia nazionale». Gli ospedali funzionano a pieno ritmo, cercando di far fronte alle continue richieste di ricovero, provenienti soprattutto da parte di anziani, colpiti da male. È il caldo il grande nemico di Atene dal 19 luglio scorso. In dieci giorni ormai diverse centinaia le vittime del caldo. Secondo alcune fonti i morti sarebbero settecento; secondo altre addirittura novecento. Solo sabato scorso sono morte 72 persone. Ad Atene, dove si registra anche una certa scarsità d'acqua, l'abitato è semideserto: i taxi (che dato il basso costo sono un mezzo di trasporto popolare) non circolano più da giorni, per l'impossibilità di conducenti di restare a lungo nei

le auto arroventate sotto il sole. Si calcola che almeno un milione di ateniesi abbia abbandonato la città, cercando il fresco sulle vicine spiagge e nelle campagne all'interno. Al clima d'emergenza nazionale non si è sottratta nemmeno la Chiesa ortodossa: i «pope» hanno ridotto a quindici minuti i riti funebri, per consentire un maggior numero di funerali e le messe funebri vengono celebrate anche la domenica, rompendo così un antichissimo rito. Sui giornali non mancano critiche al governo, che si è lasciato cogliere alla sprovvista dall'ondata di calore, soprattutto per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico (l'acqua ora è razionata) e i servizi essenziali, in gran parte bloccati.



Dopo l'assorbimento nell'Electrolux
Nell'86 bilancio in attivo
e si continua su quel ritmo
Possibilità di nuovi investimenti

Il prezzo occupazionale
In cinque anni cinquemila
posti di lavoro in meno
Ristrutturazioni in vista

Zanussi in dieta svedese

La Zanussi tre anni dopo. Tre anni dopo che è entrata a far parte dell'impero svedese dell'Electrolux. Di salute sembra stia decisamente meglio: il primo bilancio in attivo l'ha registrato già nell'86, e su quella strada sembra proseguire. Ma a che prezzo? Secondo Carlo Verri, dall'84 amministratore delegato e direttore generale della società, c'è stato uno «soltanto»...

DAL NOSTRO INVIATO DARIO VENTIGLIONI

PORDENONE. La cura svedese fa bene alla Zanussi. Comprata dall'Electrolux meno di tre anni fa, quando era sull'orlo di una crisi pericolosissima - con i conti in rosso e una montagna di debiti accumulati alla leggera - la più importante società produttrice di elettrodomestici d'Europa ha chiuso già nell'86 il suo primo bilancio in attivo: 34 miliardi di utile contro una perdita di 32,6 nell'anno precedente e di 154,2 nell'84. Non soddisfatti, gli svedesi si sono comprati nel marzo '86 anche la White Consolidated Industries, e cioè una delle principali società di elettrodomestici d'America. È quest'anno, neppure due mesi fa, l'inglese Thorn-Pri, cioè che gli consente di essere leader anche in Gran Bretagna. Come spiegano il risultato

cordo con sindacati e governo nell'85, sia alle nostre stesse aspettative. «Ha contato, infine, il buon clima medio delle relazioni sindacali nelle aziende del gruppo. Abbiamo negoziato accordi per il miglioramento della produttività, concedendo aumenti salariali. E siamo riusciti senza troppi traumi ad attuare il piano concordato nell'85 di sfoltimento degli organici». Per dare un'idea di che cosa si intenda quando si parla di «soltanto», noto che nella sola Zanussi Elettrodomestici i dipendenti sono passati dai 15.965 del 1980 ai 10.700 dell'85. E non è finita. A Susegana proseguono (sia pure con qualche mese di ritardo) i lavori per la completa trasformazione della fabbrica di frigoriferi, con massiccio uso di computer e di macchine automatiche. È tra un po' lo stesso avverrà a Porcia, dove si fanno lavatrici e lavastoviglie. Ma di questo parleremo in un successivo articolo. Torniamo al colloquio con il dottor Verri. Uno dei punti più controversi dell'applicazione dell'accordo che spianò la strada all'ingresso degli svedesi è quello dell'indotto. Alla contrazione di personale dipendente, si disse allora, dovrà in qualche misura far ri-

scontro un incremento delle commesse della Zanussi nella regione, per aiutare lo sviluppo di un tessuto produttivo. E invece i tagli occupazionali ci sono stati, ma l'indotto aspetta ancora la sua ora. L'amministratore delegato della Zanussi elenca casi di piccole imprese che sono nate all'ombra del colosso degli elettrodomestici. Poche cose, in verità. «Noi possiamo cercare di favorire la nascita di società che facciano ciò che non possiamo fare noi. Ma in questi affari bisogna essere in due. Se non c'è nessuno che si fa avanti...» E va bene, rimaniamo allora ai problemi interni al gruppo. Gli investimenti sono stati massicci, ma per forza di cose non si sono tradotti ancora in impianti produttivi. Le linee sono sempre le stesse, la gente che si lavora è meno di prima, ma si produce di più. Come si chiama questo miracolo se non sfruttamento? «Si chiama migliore organizzazione del lavoro, e buon risultato degli accordi sulla produttività. Abbiamo migliorato la qualità, ridotto gli scarti, migliorato l'efficienza grazie anche a quelli che potremmo chiamare «gruppi di coinvolgimento» che lavorano sulla qualità. Ma molto resta da fare. In un

IL GRUPPO ZANUSSI IN CIFRE (MILIARDI DI LIRE)

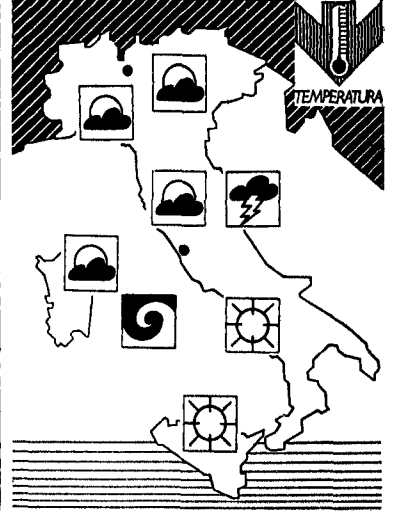
Table with 3 columns: Item, 1985, 1986. Rows include Fatturato, Risultato operativo, Utile netto, Investimenti, Ricerca e sviluppo, Cash flow, Cash flow sul fatturato, Indebitamento netto, Occupati Italia, Occupati Estero.

Investimenti contabilizzati
Utile + ammortamenti

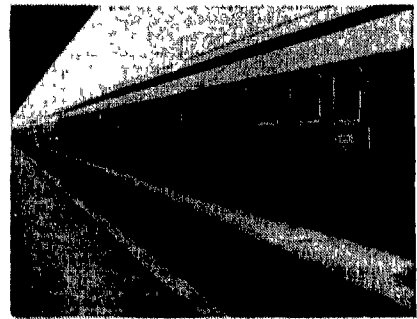
Dodicimila sottoscrittori ancora in attesa della quotazione in Borsa

La Banca d'Italia ha scritto nei giorni scorsi alla Consob una lettera con la quale conferma la propria disponibilità a negoziare nella stanza di compensazione anche le ricevute di deposito Electroflux. Potrebbe essere questo l'atto risolutivo di una vicenda cominciata ben oltre un anno fa e che coinvolge ormai migliaia di azionisti. Di che si tratta è presto detto: nel 1986, dopo molti anni, l'Electrolux ha avviato un aumento di capitale. Vuole coinvolgere anche gli italiani, sfruttando anche la fase di euforia in Borsa dei primi mesi dell'anno scorso. Poiché gli italiani non potevano comprare azioni estere, l'operazione si è svolta tramite fiduciaria. Questa ha sottoscritto le azioni ed emesso a sua volta certificati di deposito da vendere al pubblico. L'impegno era che questi certificati fossero quotati in Borsa. Dodicimila persone hanno sottoscritto i certificati, ai quali però la Consob non ha concesso la quotazione al listino ufficiale. «È uno scandalo», dice Gian Mario Rossignolo, presidente della Zanussi, che addece la responsabilità del ritardo, senza tanti mezzi termini, agli uffici della Consob. «Ci hanno chiesto dei documenti, e glieli abbiamo presentati. Ce ne hanno chiesti degli altri. E poi degli altri, degli altri ancora. Ogni volta sembra che sia la volta buona, e invece salta fuori sempre all'ultimo momento qualcosa che non va. È una situazione insostenibile». Trattati al terzo mercato, i certificati scontano la maggiore difficoltà di negoziazione con una perdita di 9/10.000 lire rispetto agli analoghi titoli emessi in mezzo mondo. I quali sono trattati nelle principali borse internazionali. Tranne che da noi, dove sembra proprio che ciò non sia possibile.

CHE TEMPO FA



IL TEMPO IN ITALIA: continua il lungo braccio di ferro fra la depressione dell'Europa centrale che ha continuato a convogliare aria fredda e instabile verso il Mediterraneo e l'alta pressione africana responsabile del caldo torrido sulle regioni meridionali e quelle centrali. L'aria fredda è arrivata ieri anche sulle regioni centrali causando fenomeni temporaleschi e una sensibile diminuzione della temperatura; nei prossimi giorni andrà ad interessare anche le regioni meridionali. Possiamo quindi dire che questa ondata di caldo intenso che ha caratterizzato buona parte del mese di luglio sta per essere archiviata. TEMPO PREVISTO: sulle regioni nord occidentali, sulla Liguria, la Toscana, il Lazio e la Sardegna condizioni di tempo variabile con alternanza di annuvolamenti e schiarite. Sulle zone alpine, le località presalpine, le Tre Venezie, l'Emilia Romagna, le Marche e gli Abruzzi nuvolosità irregolarmente distribuita a tratti accentuate ed associate a fenomeni temporaleschi, a tratti alternata a schiarite. Cielo sereno e caldo intenso sulle regioni meridionali. VENTI: deboli o moderati provenienti dai quadranti settentrionali. MARI: molto mosai i bacini settentrionali, mosai quelli centrali, leggermente mosai quelli meridionali. DONNE: anche le regioni meridionali saranno raggiunte da aria più fresca e instabile che causerà fenomeni temporaleschi e porterà la temperatura a valori accettabili. Tempo sostanzialmente variabile su tutte le altre regioni italiane con alternanza di annuvolamenti e schiarite, queste ultime più consistenti sulle regioni settentrionali e quelle dell'area tirrenica centrale. MERCATO: l'anticiclone atlantico che nella scorsa settimana si era spinto in una posizione anomala per la stagione che stiamo attraversando, cioè a dirsi verso l'Europa nord occidentale, tende ora a portarsi verso l'Italia e l'area mediterranea orientando il tempo verso un miglioramento generale.



ROMA. Lo sciopero dei Cobas delle ferrovie ha stravolto le partenze estive. Dalle 16 di ieri fino alla stessa ora di oggi, il traffico ferroviario è stato decimato dall'agitazione dei ferrovieri «autonomi». Da Roma a Bari, Milano, Bologna, fino ad Ancona, all'Abruzzo ed all'Alto Adige, migliaia di passeggeri hanno atteso invano il convoglio che li avrebbe portati in villeggiatura

Caos per lo sciopero treni

a Roma nessun treno locale ha lasciato la stazione, mentre alcuni convogli a lunga percorrenza, partiti da altre città prima dell'inizio dello sciopero, hanno registrato enormi ritardi. Sembra invece che dovrebbero partire regolatamente i treni internazionali, salvo poi essere bloccati in altre stazioni lungo il percorso. A Bologna i treni locali sono rimasti fermi, ed i collegamenti sono stati assicurati con i pullman, anche per Firenze e Piacenza. Dovrebbe essere assicurato il transito degli «intercity». Notevoli i ritardi dei treni a lunga percorrenza. Più grave la situazione in Abruzzo. Nelle Marche anche le segreterie sindacali dei ferrovieri hanno proclamato uno sciopero, nell'ambito di una vertenza col compartimento di Ancona. A Silvi Marina (Tera-

La sentenza 236 della Corte costituzionale

La Corte costituzionale con sentenza n. 236 del 18 novembre 1986 ha dichiarato costituzionalmente legittimo l'articolo 3 della legge 7 luglio 1980. Pertanto, i dipendenti di Enti locali che sono andati in quiescenza dal 1° gennaio 1982 hanno diritto a tutta l'indennità premio di servizio, comprensiva dell'indennità integrativa speciale. Sono andati in pensione dal 1° luglio 1982. Che cosa avverrà dopo questa sentenza? Oppure cosa occorre fare per ottenere l'indennità suddetta? Carmelina Appierto Cosamarziano (Napoli)

PREVIDENZA Domande e risposte

RUBRICA CURATA DA Rino Bonazzi, Mario Nanni D'Orazio, Angela Mazzeri e Nicola Tisci. ha avuto conoscenza dell'infermità, presentando domanda scritta all'amministrazione dalla quale direttamente dipende indicando la natura della infermità, le circostanze che vi hanno concorso, le cause che l'hanno prodotta e, se possibile, le conseguenze sull'integrità fisica. L'equo indennizzo può essere richiesto anche dagli eredi non soltanto quando la morte segue immediatamente l'infortunio ma anche quando tra le due circostanze non vi è immediatezza. In linea di massima vale anche in questi casi il limite di sei mesi di tempo dalla data dell'evento dannoso e da quello in cui si è avuto conoscenza della infermità.

Nuove prospettive per la parità nella cura dei figli

Lettera firmata Macerata. La risposta - purtroppo non è quella che ci aspettiamo. All'articolo 24, comma 6, della legge 41/1986 (Legge finanziaria 1986) si afferma: «A partire dall'anno 1986 il limite di reddito previsto per la concessione della pensione di reversibilità a favore degli orfani, dei collaterali maggiorenni e dei genitori dei dipendenti o del pensionato statale, totalmente inabili a proficuo lavoro, stabilito dal 2 comma dell'articolo 85 del testo unico delle norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato, approvato con Dpr il 29-12-1973, n. 1092, è quello previsto per la concessione delle pensioni agli invalidi civili totali, di cui all'articolo 12 della legge 36 marzo 1971, n. 118, dal comma 4 dell'articolo septies del D.l. 30-12-1979, n. 663, convertito con modificazioni nella legge 29 febbraio 1980, n. 33, calcolato agli effetti dell'Irpef e rivalutabile annualmente secondo gli indici di rivalutazione dei lavoratori dell'industria rilevati dall'Isat agli effetti della scala mobile sui salari».

LEGGI E CONTRATTI filo diretto con i lavoratori

RUBRICA CURATA DA Guglielmo Bimoneschi, giudice, responsabile e coordinatore; Piergiuseppe Aleva, avvocato Ccd di Bologna, docente universitario; Mario Giovanni Gerolamo, docente universitario; Nerone Moschi e Isoppe Melugini, avvocati Ccd di Milano; Severio Nigro, avvocato Ccd di Roma; Enzo Martino e Nino Raffone, avvocati Ccd di Torino. lavoro ostacoli dell'assistenza alle prove che sono affidate ai padri responsabili dei genitori dall'art. 30 Costituzione. Pur riconoscendo il diritto del padre ad usufruire di tali benefici in modo sussidiario rispetto alla madre, la Corte Costituzionale parte proprio dal principio di uguaglianza dei genitori verso i figli per sottolineare la necessità che attraverso una redistribuzione di responsabilità e doveri tra o-

Permessi per l'allattamento: una sentenza che tutela il neonato

Per l'art. 10 della l. 30/12/1971 n. 1204 il datore di lavoro deve consentire alle lavoratrici madri, durante il primo anno di vita del bambino, due periodi di riposo giornalieri, anche cumulabili, della durata di un'ora ciascuno. Per l'ipotesi di lavoratrici aventi un orario contrattuale di sei ore al giorno, l'Irps negava il pagamento dell'indennità ove le lavoratrici, per qualsiasi evenienza (ritardo, permesso, sciopero, ecc.) avessero prestato un'attività lavorativa di fatto inferiore, anche di pochi minuti, a quella convenuta. Il Tribunale di Torino con sentenza 25/6/1987 ha invece riconosciuto il diritto a percepire l'indennità, ritenendo che quello che conta è l'obbligo contrattuale della prestazione di sei ore, anche se questa non venga integralmente prestata, e ciò in quanto lo spirito della legge è nel senso di tutelare il neonato il cui diritto ad essere accurato dalla madre ad ore fisse non può essere messo in discussione, come avverrebbe invece nel caso che la lavoratrice, per non perdere un'ora di lavoro, dovesse proripare la prestazione oltre l'orario programmato. N.R.

Equo indennizzo, a chi e perché

Di tanto in tanto, qualcuno non fruisce dell'«equo indennizzo», premio elargito dalle Fs ai personale posto in quiescenza in seguito a un infortunio o a malattia. Di che cosa si tratta e quando viene concesso? Osvaldo Sicoli Bologna. L'equo indennizzo costituisce, sostanzialmente, il diritto dei pubblici dipendenti a ottenere dalla propria amministrazione, in aggiunta al trattamento di attività (stipendio) o in aggiunta al trattamento pensionistico di privilegio, a secondo il diritto comune, il risarcimento dei danni «permanenti» subiti a causa di lesioni o di infermità riportate per cause di servizio. Il pubblico dipendente che abbia contratto infermità, per farne accertare la causa di servizio, deve, entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento dannoso o da quella in cui

Modificate le aliquote del reddito e non le norme

Faccio riferimento al diritto agli orfani di dipendenti statali o degli enti locali al beneficio della reversibilità della pensione percepita dal «dante causa». Le direzioni provinciali del Tesoro fanno prescindere il diritto medesimo dalla condizione di inabilità e di convivenza e carico dell'orfano, prima del decesso del genitore titolare della pensione. Nei comunicati che l'Unità pubblica, questa condizione in un certo senso dovrebbe considerarsi supera-

Periodo ferie e turmazione: non esistono criteri generali

Cara Unità, sono un lavoratore delle Poste di Bari, delegato di base Cgil. Scrivo per avere delucidazioni in merito ad un problema che non riusciamo a risolvere attraverso la contrattazione. Considerato che in qualunque periodo, per esigenze di servizio si può assentare dall'ufficio solo il 20% del personale, nei mesi precedenti il periodo estivo si procede ad una programmazione delle ferie che deve tener conto di questa esigenza. Senonché nella amministrazione delle Poste vige il «diritto di anzianità» per cui in un periodo estivo che va da giugno a settembre succede che tutti gli anni i più anziani nel ruolo hanno diritto di scegliere i giorni di ferie che ovviamente per loro cadono nei giorni di luglio e agosto mentre per gli altri restano nei mesi di giugno e settembre. Tutto ciò crea ogni anno un notevole malcontento fra i lavoratori. Di fronte alle richieste di intervenire per trovare una soluzione più equa, ho fatto più volte il tentativo di proporre una programmazione anche per gli an-

Il problema della turmazione per ferie nei settori dei servizi è fonte di malumore che potrebbe essere superata se solo si riuscisse ad introdurre dei criteri che, nel rispetto delle esigenze dei lavoratori, o almeno della maggior parte di essi. Purtroppo non esistono criteri generali (e così pure nessuna legge che privilegi gli anziani contrariamente a quanto affermato dai dirigenti dell'ammi-

Permessi per l'allattamento: una sentenza che tutela il neonato

Il Tribunale di Torino con sentenza 25/6/1987 ha invece riconosciuto il diritto a percepire l'indennità, ritenendo che quello che conta è l'obbligo contrattuale della prestazione di sei ore, anche se questa non venga integralmente prestata, e ciò in quanto lo spirito della legge è nel senso di tutelare il neonato il cui diritto ad essere accurato dalla madre ad ore fisse non può essere messo in discussione, come avverrebbe invece nel caso che la lavoratrice, per non perdere un'ora di lavoro, dovesse proripare la prestazione oltre l'orario programmato. N.R.





Coppa Davis  
Sospesa  
Corea  
Italia



A PAG. 16

# SPORT

Ritiri  
In Svizzera  
la 'clausura'  
della Juve



A PAG. 10

## Roche grande come Coppi, Anquetil, Merckx e Hinault Giro e Tour, c'est plus facile

GINO SALA

Stefano Roche come Fausto Coppi, come Jacques Anquetil, Eddy Merckx e Bernard Hinault, come i campioni che in un passato più o meno lontano hanno vinto Giro d'Italia e Tour de France nello stesso anno. Il paragone non cerca valutazioni e accostamenti fra l'uomo di Dublino e i suoi predecessori, ma l'impresa dell'irlandese entra con buon diritto nella leggenda del ciclismo anche se ieri, sul podio di Parigi, soltanto 40" dividevano Roche dallo spagnolo Delgado. Sappiamo che Coppi volava in montagna, che Anquetil era il re del cronometro, che Merckx (mai sazio di vittorie) veniva definito il «cannibale», che Hinault dominava il gruppo con scampoli di ciclismo antico e quando l'anno scorso il bretone è andato in pensione s'è spenta l'ultima stella che lo sport della piccola Irlanda, paese con 3 milioni di abitanti che pur contando solo 7 tesseraisti tra i corridori ciclisti in campo professionistico già vantava le prodezze di Kelly nella Parigi-Roubaix, nella Milano-Sanremo e nel Giro di Lombardia, è sbucato Stefano Roche.

Una carriera piuttosto in sordina, conosciuta solo dagli addetti ai lavori, ma senza grandi squilibri fino all'esta-

te di quest'anno. Poca risonanza per il terzo posto conquistato nel Tour de France del 1985 alle spalle dell'accoppiata vincente Hinault e Lemoine, una stagione completamente negativa quella del 1986 a causa di una rovinosa caduta che lo ha costretto ad un intervento chirurgico al ginocchio. Ma il ragazzo che aveva lavorato duro in fabbrica e che si era trasferito a Parigi in compagnia della moglie italiana, sapeva di possedere i mezzi per salire sulla cresta dell'onda. I mezzi più la sicurezza, l'intelligenza, la concentrazione che portano ai grossi risultati, qualità emerse nel Giro d'Italia e ampiamente confermate nel Tour de France.

Non si vincono due prove di lunga resistenza come il Giro d'Italia e il massacrante Tour, senza possedere una buona dose di coraggio e nervi saldi. Sembrava che la cronoscalata di San Marino avesse consegnato il Giro nelle mani del suo compagno di squadra Roberto Visentini e invece Roche, psicologicamente più forte del bresciano, ha vinto la guerra in famiglia e la guerra su strada. Sembrava che il Tour di Stefano fosse terminato sulle Alpi, quando ebbe un collasso dopo un furioso inseguimento in salita per portarsi nella scia di Delgado,



Janine Longo consola l'italiana Canins: dopo due sconfitte alla francese è riuscita la clamorosa rivincita

ma il giorno seguente l'irlandese era più che mai vivo, così vivo e pimpante da staccare il rivale nella folle discesa di Morzine. Un uomo di coraggio, un uomo capace di soffrire. Il ciclismo di oggi è assai diverso da quello di ieri. Sono finiti i tempi dei grandi distacchi che alimentavano la fantasia dei tifosi, tempi in cui erano sufficienti due tap-

pe per mandare in orbita Coppi, tempi meno frenetici di quelli di oggi, a ben vedere. Il ciclismo moderno, il ciclismo fatto di piccole differenze, è meno spettacolare, ma forse più logorante perché il campione è sempre all'erta, sempre in allarme per parare i colpi degli avversari. E in un ambiente livellato, senza i cavalieri solitari di una volta, è sbucato

un fondista sufficientemente armato per realizzare l'accoppiata Giro-Tour. La potenza, la regolarità, la tenuta di Roche derivano dalla completezza dell'atleta, dalla tranquillità e dalla convinzione del ragazzo che in un albergo di Madesimo mi aveva confidato i suoi trascorsi e i suoi obiettivi. «Sono nato povero, la fatica non mi spaventa, voglio vincere per diventare ricco...».



Roche con a fianco la Longo sul podio di Parigi: l'accoppiata Giro-Tour è in archivio

## Il brasiliano vince a Hockenheim: è in testa al campionato, a fondo le Ferrari Piquet balla il samba in Germania

DAL NOSTRO INVIATO

HOCKENHEIM. Mancava con l'appuntamento alla vittoria dal 6 settembre dell'anno scorso quando lasciò alle sue spalle il compagno-rivale Mansell. Dieci mesi di astinenza devono essere sembrati un'eternità a Nelson Piquet. In questi dieci mesi Piquet ha aspettato, ha sofferto, ha mandato giù tanti bocconi amari. A Imola quest'anno ha subito anche un brutto incidente che per qualche tempo

ha lasciato il segno non solo sul fisico. Ma la cosa che l'ha imbestialito di più nella prima parte di questa stagione è stato sicuramente il fatto di dover stare sistematicamente dietro al baffuto compagno di squadra Mansell che a suoi di vittorie (tre) ha acquistato sempre più credibilità e spaziosità nel team Williams. Qualcuno ha anche pensato a un declino della sua stella. Ma Piquet, ferito nell'orgoglio (e

nelle tasche) attendeva con ansia il giorno del grande riscatto. L'ha cercato con tenacia. Quel giorno è arrivato. È giunto alla vittoria dopo cinque piatte d'onore. «Non mi interessa - ha detto Piquet, raggiante sul podio - se ho vinto solo per sfortuna di Prost. L'importante è che abbia rotto il ghiaccio e soprattutto che abbia battuto Mansell». Il mondiale ha dunque ritrovato un protagonista. □ W.G.



A fine gara Piquet con la vittoria in tasca ha raccolto l'appiattito campione del mondo Prost



Champagne e felicità per il brasiliano Piquet

Campionato mondiale piloti										
	BRASILE 17 aprile	FRANCIA 24 aprile	FRANCIA 1 maggio	FRANCIA 8 maggio	FRANCIA 15 maggio	FRANCIA 22 maggio	FRANCIA 29 maggio	FRANCIA 5 giugno	FRANCIA 12 giugno	FRANCIA 19 giugno
59										
35										
30										
28										
19										
9										
8										
6										
4										
4										
4										
4										
4										
3										
2										
2										
2										
1										
1										
1										
1										

GLI EROI DELLA DOMENICA

### Quel Loro non è uno di... loro



Il simbolo è Johansson, l'ex ferrarista (il mondo è pieno di ex ferraristi): al Gran premio automobilistico di Germania è arrivato secondo pur correndo su un traliccio. Mica scherzo: gli erano rimaste tre ruote soltanto. I bolidi rossi di Maranello le ruote le avevano tutte e quattro però non giravano e così le Ferrari non sono arrivate. Bernard promette che col tempo riuscirà a dotare le Ferrari di ruote perfettamente rotonde (quelle di adesso, a quanto pare, hanno degli spigoli). Alla peggio si potrà però sempre correre con i furgoncini della ditta: non vinceranno, ma da-

vecchietto ha fatto molto, ma non ha vinto nessuna tappa. Pensate alla tragedia se ne avesse vinta una. Uno va a casa e chiede alla moglie: «Chi ha vinto la tappa?» e lei risponde «Loro» e il marito: «Al solito, sempre loro» perché

pensa che abbia vinto Bernard, o Mottet, o Alcañal, o Roche: insomma loro. La tragedia povero figlio quindi sarebbe stata che nessuno avrebbe pensato che avesse vinto nemmeno se avesse vinto. Poi la c'è la terza delusione:

la figuraccia di Dorina Vaccaroni ai Mondiali di scherma. Le ha prese, si è messa a piangere, ha preso a calci la maschera protettiva e ha insultato l'arbitro. Insomma: se la gara fosse stata a calci invece che a fiorette, avrebbe vinto lei. Però non se la prenda con gli arbitri: provi ad alleggerirsi un po'; sale in pedana con tanti anelli, tanto collane, tanti braccialelli che sembra la madonna di Lourdes. Come fa a muoversi? E non dimenticate la quarta delusione: dovevamo spezzare le reni alla Corea nello spareggio di Coppa Davis. Meno male che è venuto a

piovere, perché tutto quello che i nostri eroi erano riusciti a spezzare era la gamba sinistra di del povero Yoo Yjin Sun: se non gli venivano i crampi a questo saltellante giovanotto, l'anno prossimo ci saremmo battuti con l'Iran, Khomeini permettendo. E non è ancora detta: se continua a piovere, a quello passano i crampi. Naturalmente la delusione più grande, però, è quella di Pannella, che dopo aver fatto il panchinaro per il pentapartito, voleva partecipare all'ammucchiata: «Vengo anch'io?», «no, tu no...».

Gli allenamenti a Buokhs I tifosi devono pagare per veder faticare Rush e gli altri bianconeri

I giocatori mugugnano Lunghe ore in albergo fuori tanti autografi foto ricordo e bancarelle

La clausura svizzera per i «monaci» juventini

La passeggiata dal campo all'albergo dura di buon passo quattro minuti. I giocatori della Juve ne impiegano almeno quindici, bloccati dai tifosi in cerca d'autografo e foto ricordo, ma soprattutto dal desiderio di stare più lontano possibile dal «Rigiblik», l'hotel dal nome di operetta dove i bianconeri si consumano nella noia mortale del ritiro. Musi lunghi in questo angolo di Svizzera per Tacconi e compagni.

«Qui ci sono 4000 abitanti, ma duemila sono morti e agli altri si sono dimenticati di dirlo».

Questa nuova mania juventina di cercare la pace in Svizzera (e dove senno) è perlomeno curiosa. Forse hanno cercato un posto in cui si potesse sentire a suo agio Marchesi, che è contentissimo. «Buokhs è bella, c'è il lago, le montagne vicinissime regalano un po' di fresco. Le attrezzature non sono eccezionali, era meglio l'anno scorso a Macolin, però qui ci sono più comodità. E poi è un buon posto per concentrarsi, il ritiro è fatto per lavorare, non per divertirsi». Con questo principio la Juve ha scelto un angolo di Svizzera, che più Svizzera non si può, a pochi chilometri da Lucerna, sulla strada che arriva ai San Gotardo. Il campo è piccolo, l'erba verdissima come può esserlo soltanto in un paese dove piove almeno una volta al giorno. Lo stadio vale



La Juve in allenamento sul campo svizzero: in prima fila Bonini, Brio e Vignola

nini. La scientificità della pulizia è tale che nei parchi ci sono speciali contenitori con tanto di palette per raccogliere gli escrementi dei cani e gli svizzeri le usano. Ma tutto questo gli italiani non lo capiscono e si arrabbiano per i tre franchi, poco più di 2500 lire, che l'organizzazione chiede per assistere agli allenamenti. La Juventus, che è ospitata e che non paga l'affitto del campo, non se ne è interessata. Il Lucerna, al quale andrà l'incasso della prima amichevole dei bianconeri, il 2 agosto, si è arrabbiato con il Buokhs, ma non scuce neppure un franco. «E noi da qualche parte dobbiamo rientrare dalle spese, non possiamo perdere quindici milioni soltanto per la Juve» si lamentano i dirigenti locali, gli unici che ci stanno rimettendo. Tutt'intorno, infatti, è fiorito il solito business acchiappatiffosi. Ci sono due bancarelle, rigorosamente italiane, che vendono magliette, tute, portachiavi, persino l'orribile «Giampi», la mascotte che fa arrabbiare Boniperti perché ha i capelli

lunghi. Per la maglietta uguale a quella da riposo dei giocatori, ma con la scritta «tifoso» cucita sulla manica, si spendono 42 mila lire. E gli svizzeri guardano allibiti le famiglie vestite da «tifoso», che poi contestano i tre franchi per entrare. Nel clima da «Oktoberfest» (non manca lo stand con wurstel e birra e davanti c'è il campeggio con i bambini seminudi) si attende come il messia l'avvocato Agnelli. I bene informati assicurano che arriverà in aereo, planando nel vicino aeroporto militare.

Campioni e gregari del calcio In un college di Pomezia appuntamento in agosto per i disoccupati

ROMA. I disoccupati di lusso del calcio dal primo agosto potranno allenarsi in un college immerso nel verde a Pomezia. L'iniziativa è stata di Renato Miele, una laurea in legge, calciatore in tante squadre italiane di serie A e B, da un anno disoccupato, pur essendo cartellinato per la Triestina. Ancora oggi è a spasso, così come tanti suoi colleghi, alcuni più famosi di lui, alcuni addirittura ex campioni del mondo in Spagna.

Nella passata stagione a Pomezia già ci fu un primo raduno. Giocarono una partita, fu un episodio isolato. Ma a loro interessava soprattutto denunciare un fatto, il problema della disoccupazione del calcio ora diventato dilagante. Milanofiori, oltre alle numerose trattative e al solito giro di miliardi, ha sfornato un esercito di calciatori senza lavoro. Molti di questi resteranno in questa situazione, a meno che a campionato iniziato, per disperazione non accettino di giocare per qualche club in stato di necessità per pochi spiccioli. Il più famoso di questi disoccupati è Beppe Dossena, centrocampista del Torino e della nazionale italiana. Il suo elevato costo del parametro e dell'ingaggio è una fama di «rompicapole» gli hanno bloccato il mercato. Per lui si erano chiuse le porte della Roma, della Samp e persino della Lazio in serie B. Ora s'è aperto un discorso con l'Avellino, al quale farebbe comodo la sua «saggezza calcistica». Comunque non è una trattativa facile da concludere. In cerca di squadra sono anche Terraneo, Dirceu che ora aspetta nel Cesena, che ha non posto libero per uno straniero, Rummenigge, Tardelli, Dario Bonetti, Orioli, Gentile, Luciano Marangon, Edinho e Galbiati. Orioli ha deciso di emigrare in Svizzera, al Mailley, squadra di serie B. Il suo esempio potrebbe essere ben presto seguito da altri, visto che in Italia le occasioni sono ridotte al minimo. Dalla Turchia erano arrivate richieste per Tardelli e Rummenigge. Loro hanno ringraziato e declinato l'invito. Intanto a Pomezia tutto è pronto. In attesa che qualcuno ai ricordi di loro, si potrà cominciare a sudare per farli trovare in forma. □ F.R.

Come cambia la serie A. Il Verona, campagna acquisti oculata, utile di 6 miliardi pronto a ricominciare un'altra stagione dei miracoli

La formula magica del chimico Bagnoli

Tra i soliti scetticismi degli addetti ai lavori, la premlata ditta Chiampian-Bagnoli pare avviata a ripetere il suo ruolo di sorprendente rompicapole dei consolidati potentati del pallone. La prima impresa è stata quella di conciliare gli equilibri tattici con quelli dei bilanci. E i tifosi dimostrano di gradire: al momento sono state vendute novemila tessere che hanno portato nelle tasche della società tre miliardi e mezzo.



Osvaldo Bagnoli

Quando il presidente del Verona sia un mezzo matto, un predicatore nel deserto. Lui invece risponde: «Il nostro miracolo, pareggio dei bilanci a parte, si chiama Bagnoli. Dopo ogni stagione ti dà una lista dei giocatori che vuole. Se non si possono prendere, perché costano troppo, pace: ne acquistiamo degli altri che sulla carta valgono qualcosa in meno ma poi, nella pratica, hanno più voglia di sfondare. Bagnoli è un grande chimico: con gli elementi più strani trova sempre la formula giusta».

«Vediamola, allora, la formula di quest'anno. Il reparto con più novità (Soldà, Volpeccina e Pioli al posto di Tricella, Ferroni e Volpati) è la difesa. Poi c'è il centrocampista (Berthold e Iachini invece di De Agostini e Brunni). Uguale, invece, l'attacco, visto che l'anno scorso Paolo Rossi (in cura per la riabilitazione delle ginocchia) ha giocato poche partite. Bagnoli è abbastanza tranquillo: «L'importante è che non sia andato via Di Genaro. Senza di lui sarei stato costretto a rinnovare completa-

Berthold e soci da oggi al lavoro a Cavalese

Il Verona è una delle pochissime società ad aver concluso un attivo la campagna acquisti. Le spese infatti si sono aggirate intorno ai 10 miliardi, mentre le entrate hanno superato i 16 miliardi. Un attivo quindi di 6 miliardi. Solo per la cessione del libero del nazionale Tricella ha incassato 8 miliardi; la stessa cifra è entrata nelle casse sociali per l'altro azzurro De Agostini. Mezzo miliardo, invece, per la vendita di Fabio Marangon. Gli acquisti: Volpeccina, Iachini e Pioli sono costati due miliardi a testa; uno e mezzo Berthold, due e mezzo Soldà.



Il turista Maradona torna mercoledì? L'arrivo all'Avana di Diego Maradona non è passato certo inosservato. Ma la cosa che ha più impressionato la folla è stata la camicia di Diego appariscente e spettacolare. Vesti di campione. Come quello - mai troppo criticato - di arrivare in ritardo. Agli appuntamenti come ai ritiri. I tifosi napoletani lo aspettano. È atteso per mercoledì prossimo a Madonna di Campiglio. Arriverà? □ Da.Ce.

Tecnologie d'avanguardia, immagini ad «alta definizione», 300 miliardi di investimenti: così la Rai si prepara all'appuntamento del 1990

Per il Mundial arriva la tv del Duemila

È un appuntamento che l'azienda aspetta con l'orgoglio di chi non fallisce mai le grandi sfide. La Rai ha questa schizofrenia: una vita modesta, squarciata da improvvise illuminazioni, testimonianze di professionalità che hanno poche eguali al mondo. Il «mundial» del 1990 potrebbe anche essere l'ultima grande occasione per la Rai: il giorno dopo potrebbero esserci una nuova vita o l'ulteriore decadenza.

Ma quanto costerà il mondiale alla Rai? Giovedì scorso il consiglio d'amministrazione ha stanziato 175 miliardi che serviranno: alla costruzione di una nuova struttura nella zona di Tor di Quinto, per ospitarvi i servizi della Rai e il centro stampa del comitato organizzatore; ad acquistare e porre in opera strutture di produzione e collegamento per la radio e la tv. Si tratta di uno sforzo ingente (e, come si sa, le finanze della Rai non attraversano un buon periodo) destinato, tuttavia, a subire lievitazioni. A questi 175 miliardi bisogna aggiungere la quota - intorno ai 3 miliardi e mezzo - che la Rai ha versato all'Uer (è l'Unione europea dei servizi radiotelevisivi) per acquisire i diritti sul mondiale. La Fila ha già venduto anche quelli per le edizioni del 1994 e del 1998, che la Rai si è già assicurata, a un costo che oscilla tra i 5 e i 6 miliardi. Altri 8 miliardi la Rai li ha versati - come facente parte del pool degli sponsor - al Comitato organizzatore del mondiale. È prevedibile che alla fine l'impegno finanziario della Rai si aggiri attorno ai 300 miliardi. Molta parte di questo danaro riguarda investimenti che l'azienda avrebbe comunque dovuto fare (rinnovo di attrezzature e tecnologie) ma resta un inter-

rogativo sulle possibilità della Rai di giocare liberamente sul terreno dei «ritorni». Quanto peserà il «tetto» pubblicitario, impedendo operazioni commerciali legittime, che potrebbero far rientrare in Rai un bel po' di quattrini? Se non sarà stato risolto prima - al meglio o al peggio - il problema dei vincoli, ai quali la Rai deve sottostare per la raccolta pubblicitaria, con i mondiali esploderà. Anche perché sponsorizzazioni e spot pubblicitari saranno appetitissimi.

In diretta dall'Italia in tutto il mondo: 23 programmi diversi 4 per il solo Brasile

ROMA La Rai dovrà garantire la trasmissione in tutto il mondo di 52 partite, distribuite in 4 città: Roma, Milano, Verona, Udine, Bologna, Torino, Bari, Cagliari, Palermo, Firenze, Napoli, Genova. Nella fase eliminatória si giocheranno sino a tre partite al giorno. In questo caso almeno due dovranno essere disputate a nord di Roma e una a Sud, o viceversa: la ragione non ha a che vedere con la geopolitica, ma riguarda la struttura degli impianti Rai che esigono questo tipo di soluzione. Da ogni stadio partiranno in contemporanea almeno 4 programmi televisivi. Su ognuno dei campi di calcio interessati ci saranno da un minimo di 100 a un massimo di 150 postazioni radiotelevisive, in relazione anche all'importanza della partita. Imponente, quindi, la dislocazione di mezzi-fissi e mobili prevista in ogni sede

ANTONIO ZOLLO L'alta definizione è qualcosa di stupefacente per la bellezza e i dettagli delle immagini, sembra fatta apposta per godersi lo spettacolo sportivo; però non è ricevibile sui televisori in commercio: vedremmo, né più né meno, le identiche e normalissime immagini. Di qui l'idea di sistemi in alcune città grandi schermi forniti da un'azienda svizzera specializzata, con proiettori: almeno alcune migliaia di persone potrebbero provare l'immagine di uno spettacolo televisivo inedito per il fascino delle immagini e che soltanto tra alcuni anni entrerà nelle nostre case. Del resto, il mondiale sarà l'occasione, per la Rai, di acquisire nuova tecnologia a tutto campo: sino all'uso del cavo e fibre ottiche e al passaggio - per i collegamenti - dalle reti audio analogiche alle reti audio digitali.

regolativo sulle possibilità della Rai di giocare liberamente sul terreno dei «ritorni». Quanto peserà il «tetto» pubblicitario, impedendo operazioni commerciali legittime, che potrebbero far rientrare in Rai un bel po' di quattrini? Se non sarà stato risolto prima - al meglio o al peggio - il problema dei vincoli, ai quali la Rai deve sottostare per la raccolta pubblicitaria, con i mondiali esploderà. Anche perché sponsorizzazioni e spot pubblicitari saranno appetitissimi.

RIZA PSICOSOMATICA LA MEDICINA A MISURA D'UOMO IL GIOCO Psicoterapia: il gioco della sabbia Speciale scienze: il gioco dei tarocchi ritrovato dentro il cervello Test-disegno: come riconoscere la nostra storia sotterranea E' IN EDICOLA IL NUMERO DI LUGLIO



27 luglio 1987

71

Settimanale di satira, umorismo e travolgenti passioni diretto da Sergio Staino

# L'Espresso



## SIAMO.....? SIEROPOSITIVI!

Rispondete alle seguenti domande e confrontate le risposte con i risultati capovolti

**A** Venite a sapere che la vostra fidanzata ha avuto rapporti con un omosessuale tossicodipendente con tendenze emofiliche. Pensate:

- 1) rompo il fidanzamento
- 2) le rompo la faccia
- 3) Ah già, sono io

**B** Il vostro partner abituale mette per la prima volta, senza motivi apparenti, un preservativo prima della penetrazione. Pensate:

- 1) mi ha tradito e non vuole contagiarmi
- 2) sospetta che lo lo inganni
- 3) così sta più fresco

**C** In America ormai è di moda solo masturbarsi. Voi:

- 1) scoprite di essere alla moda da più di sei anni
- 2) ve ne fregate delle mode ma la realtà è quello che è
- 3) usate comunque il preservativo perché non vi fidate nemmeno di voi stessi

**D** Scoprite improvvisamente che il vostro partner abituale non solo è sieropositivo ma porta delle cravatte orrende. Pensate:

- 1) però ha un buon carattere
- 2) però è ricco
- 3) tanto non facciamo l'amore dal '74 e io sono dal-tonica

**E** Scoprite che la vostra fidanzata è un uomo, usa il vostro dopobarba e rutta a tavola. Pensate:

- 1) nessuno è perfetto
- 2) devo smetterla di bere
- 3) mi sa che è il direttore di Panorama

**SOLUZIONE** - Avete fatto il test dell'Aids? Bene, se siete sieropositivi avete una buona notizia: non lo siete. In questo caso ci potremmo pure vedere una sera o l'altra.

## SIETE UN PROSCIUTTO

Rispondete alle seguenti domande con un sì o un no e confrontate le risposte con la soluzione capovolta.

- 1) Vedendovi camminare per strada c'è sempre qualcuno che chiama l'ufficio di Igiene **SI NO**
- 2) Ritenete che il maiale sia superiore all'uomo per moralità e gusto nel vestire **SI NO**
- 3) Dovendo dimagrire, andate dal dietologo o dall'affettatrice? **SI NO**
- 4) Vi sentite particolarmente a vostro agio nella carta oleata? **SI NO**
- 5) Trovate che tra i nazisti e i salumieri i primi siano più sensibili? **SI NO**
- 6) L'idea stessa del melone vi eccita? **SI NO**
- 7) Trovate immorale usare spazzolini di setola? **SI NO**
- 8) Anche quest'anno pensate di non andare in vacanza? **SI NO**
- 9) Essere appesi ad una trave di cantina vi infonde serenità? **SI NO**
- 10) Rimostare nel torbido vi ricorda l'infanzia? **SI NO**

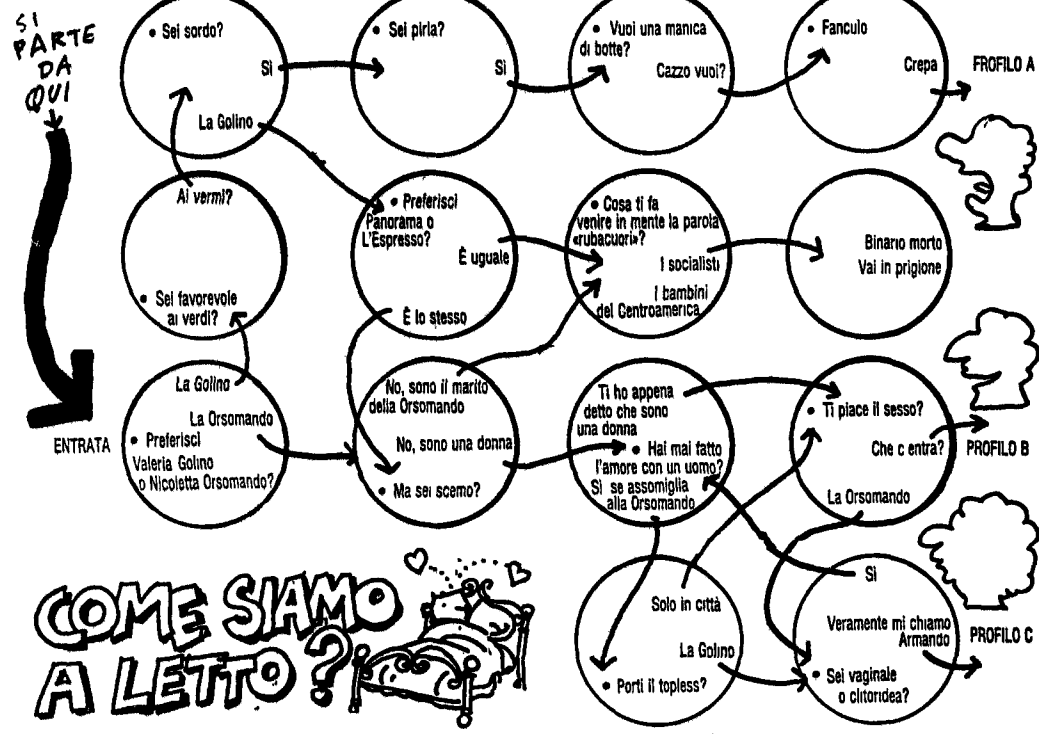
**SOLUZIONE** - Se i sei sono più di 7 siete un prosciutto, da 4 a 2 un prosciutto cotto, da 1 a 3 una mortadella. Se 1 e 2 sono dieci siete il nuovo esponente del Partito Repubblicano.

IN ANTEPRIMA

## TUTTI I TEST

CHE VI RIFILERANNO QUEST'ESTATE

# L'Espresso Panoramà



## COME SIAMO A LETTO?

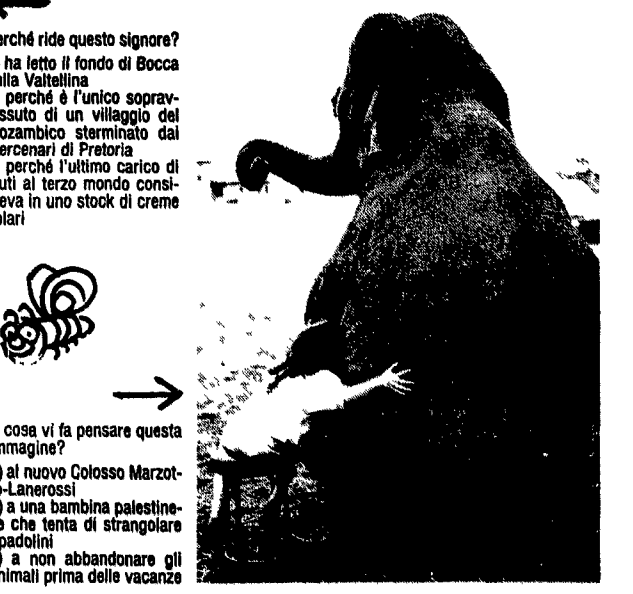
## FOTOTEST:



Cosa hanno visto questi signori?  
1) il fondo di Giorgio Bocca sulla Valtellina  
2) il programma di governo di Gorla  
3) niente, è solo la reazione di un grupo di commercianti alla tassa della salute



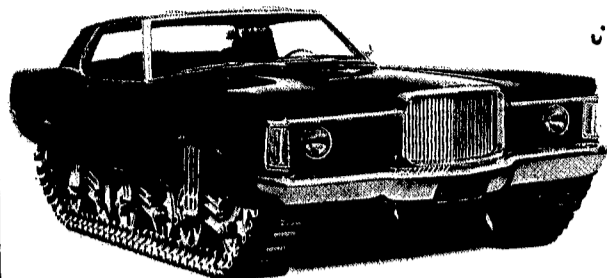
Cosa trasporta questa nave?  
1) armi francesi per l'Iran  
2) armi americane per l'Iran  
3) armi italiane per l'Iran  
**Soluzione** se avete dato la risposta 1, 2 o 3 avete indovinato



Perché ride questo signore?  
1) ha letto il fondo di Bocca sulla Valtellina  
2) perché è l'unico sopravvissuto di un villaggio del Mozambico sterminato dai mercenari di Pretoria  
3) perché l'ultimo carico di aiuti al terzo mondo consisteva in uno stock di creme solari  
**A cosa vi fa pensare questa immagine?**  
1) al nuovo Colosso Marzotto-Lanerossi  
2) a una bambina palestinese che tenta di strangolare Spadolini  
3) a non abbandonare gli animali prima delle vacanze



Il valtellinese non si è perso d'animo



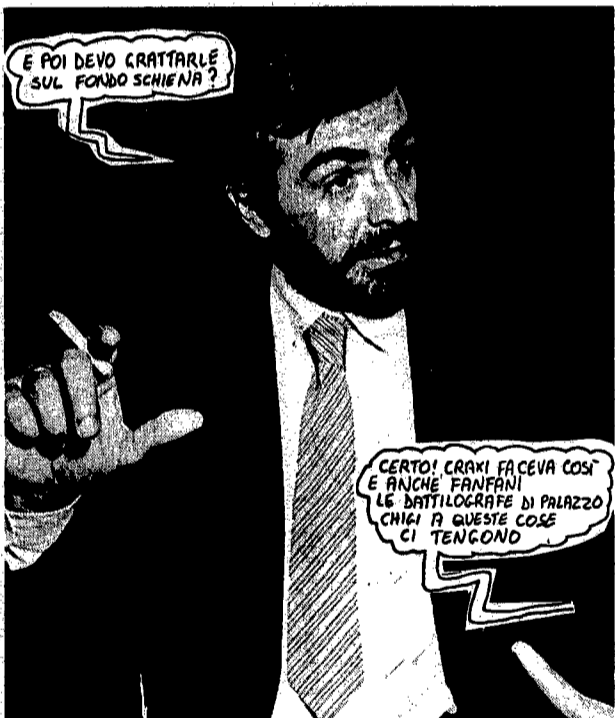
Nella foto la curiosa ristrutturazione di un carrozzone di Sondrio: la berlina a trattore per raggiungere le località isolate



Il valtellinese la prende con dignità



MA SE I RADICALI FANNO I MINISTRI, CHI FARA' I RADICALI?



Il pelo nel nuovo

di Gabriella Ruisi

Lo spumeggiante astigiano è un presidente incaricato che, come dicono gli esperti, andrebbe consumato giovane e magari in fretta.

Tentiamo di tracciare un basso profilo delle caratteristiche che lo hanno reso famoso: si sposa felicemente con dolci e frutta, dai quali avrà due figli; trattato con metodo «charmant», per il suo sapore delicatamente dolce è amato soprattutto da un pubblico femminile. La sua grana, fine e persistente, gli permette di ricoprire la carica di ministro del Tesoro. Prodotto da De Mita, nelle riserve di Scotti, è considerato un capolavoro anche da Craxi che si dichiara disponibile per un governo da degustare non necessariamente a cinque, anzi, l'ideale sarebbe a 6-6.

Ottima partenza quindi per il piemontese Goris che ha ricordato a tutti di chiamarsi Giovanni Giuseppe e non Transitorio, nome del nonno.

Sotto quell'aria timida, di uomo pacato, si nasconde in realtà un laureato, in economia e tra mille stenti.

Le consultazioni effettuate dal presidente incaricato hanno visto la piena disponibilità dei verdi ad entrare nel governo, purché venga garantito loro un ampio spazio, all'aperto. Anche i socialdemocratici vorrebbero entrarci, superfluo ricordar loro di attenersi alle regole: non più di uno alla volta. Piena disponibilità anche dei liberali purché si

tratti di un governo di Altissimo profilo.

Mentre Craxi detta le sue condizioni, Democrazia proletaria scrive una lettera alla sinistra che, nel frattempo, ha però cambiato indirizzo.

Come verranno suddivisi i ministeri? Andreotti non intende lasciare la Farnesina e minaccia il suicidio, di gente in vista, da vicino; Fanfani, che rischia di vedersi (l'unico a correre questo rischio) tagliato fuori, si accontenterebbe anche di un mini-stero. Ammirabile la caparbia della Falcucci che vuole l'istruzione, anche se avrebbe fatto bene a pensarci da giovane. I socialisti vogliono il Tesoro, più volte dichiarato Amato. Difficile sarà poter accontentare tutti a meno che non si realizzi l'ipotesi, già avanzata, di dar vita a due legislature per volta.

Si è conclusa l'assemblea del Psi che ha visto Craxi insistere con la pulizia, rischiando di venir eliminato in uno scontro verbale, proprio dai suoi colleghi. Il segretario del Psi ha ribadito la necessità di una giustizia più giusta, che agisca su tutto il territorio con l'esclusione della zona di Viareggio, Torino ed altre amene località.

Si è molto parlato in questi giorni di esodo estivo, delle innumerevoli vittime che le autostrade continuano a mietere. Noi ci chiediamo: ma non sarebbe meglio portarsi qualche panino da casa invece di fermarsi all'autogrill?

IL GOVERNO INGLESE CONTRARIO AI CONCERTI DI MADONNA NEL REGNO UNITO...



...LA CANTANTE È ACCUSATA DI NON PORTARE LE MUTANDE...



IL 2 E 3 SETTEMBRE MADONNA TERRA DUE CONCERTI IN ITALIA A MILANO...



LE CONCEDERÒ UDIENZA OBBLIGATORIA!!!







## cronache della post-incazzatura

### Un uomo nel tuo futuro!

di Patrizia Carrano

Buttato alle ortiche ogni residuo del suo io hegeliano e razionale, Erna decise di andare da una maga: voleva assolutamente sapere se ce l'avrebbe fatta a non passare il ferragosto da sola. Ma che maga? Anni prima aveva avuto un fugace contatto con una maga femminista conosciuta durante un meeting sul tema «Arcaico e futuro, per non farselo mettere nel culo»: organizzata da un gruppo di rissose femministe di Calataniufi. La maga era un tremendo lesbicone con l'errore fatale, una testa di capelli tinti di rosso, figlia di un biscazziero siciliano, che non aveva voluto sapere né il suo segno zodiacale né il suo ascendente, sostenendo che quelli erano segni della cultura maschile e che quindi l'Ariete andava inteso come Pecora, il Toro come Vacca, i Pesci come Meduse e il Leone come Leonessa. La maga le aveva predetto che si sarebbe allontanata sempre più dall'uomo, suo storico antagonista sessuale e le aveva poi offerto aiuto affinché potesse misurarsi con la sua vera nascosta identità, quella di Lesbica. Erna aveva gentilmente rifiutato invocando un impegno urgente a una tavola rotonda sulla «Derogazione dell'uccello» che non era organizzata da un movimento ecologico, come si potrebbe credere, ma da un gruppo alternativo di Calataniufi, al quale aveva promesso una relazione sul tema «uccello rosso, verri rimosso».

Ma quelli erano tempi di disidonea ormai lontani. Ed Erna, ora, aveva altro per la testa. Pensò di guardare sulle pagine gialle alla voce Magia, dove in effetti trovò una serie di inserzioni sul genere «Maga Basò, la sfornata non c'è più». Oppure «Maga Bergamasca, troverai la tua gattina». O ancora: «fature e controfature offresi, esclusi fiscalisti e registri Buffetti». Dopo lunga meditazione

optò per una maga che si dichiarava «specializzata in donne» e che garantiva fortuna in amore.

La maga era occupata con un'altra cliente e Erna, indiscreta, si mise a origliare. Sentì la maga che diceva: «Vedo un uomo nel tuo passato, un problema nel tuo presente, un uomo nel tuo futuro». Erna allungò ulteriormente l'orecchio, incuriosita, ma la voce della maga si sciolse in un sussurro mistico e non le riuscì di cogliere più nemmeno una parola. Dieci minuti dopo toccava a lei. Dopo qualche generica domanda, la maga le prese la mano e con voce ispirata le disse: «Vedo un uomo nel tuo passato, un problema nel tuo presente, un uomo nel tuo futuro». Erna capi d'aver preso un bidone, ma non accusò il colpo. «E che uomo sarà?», chiese. «Un uomo potente. Con i baffi. E con un nome da guerriero antico» rispose la maga. Erna insistette: «Ma non potrebbe specificare meglio?». La maga la guardò fissa negli occhi: «Tariffa doppia?». Erna assenti. «tariffa doppia?». «Ma tu di preciso, cosa vuoi sapere?», chiese la maga. «Quando lo incontrerò. In che occasione. E se capirò subito che è lui?». La maga pensò lungamente, poi parlò: «lo incontrerai di sera. In un luogo affollato. E molto caldo. Le stelle non dicono di più» e perentoria concluse la seduta. Erna, perplessa, tornò a casa.

Nella segreteria telefonica c'era un messaggio: «Qui è la federazione comunista di Foggia. Ti vogliamo alla festa dell'Unità del 3 agosto per una relazione sulla crisi del femminismo. Le conclusioni le trarrà il compagno Occhetto». Erna fece un rapido calcolo: alle feste dell'Unità c'è sempre un caldo schiacciante. Inoltre, se non altro per mangiare a poco prezzo, c'è sempre un fottuto di gente. Occhetto si chiamava Achille e aveva i baffi. Chissà se avrebbe accettato.



Il signor Cossiga Francesco pensa già a settembre quando le sofferenze del pentastore saranno solo un ricordo...



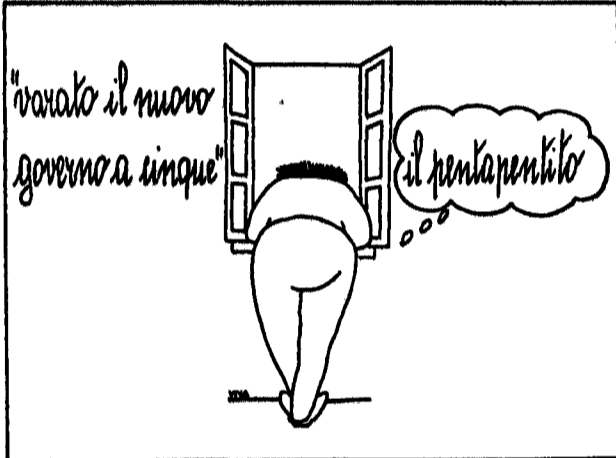
SI CORRE IL RISCHIO DELLO 0,1% CHE NELLA NUOVA COALIZIONE NON ENTRINO I REPUBBLICANI.

DUNQUE, IL GOVERNO FARA' SCHIFO COME SEMPRE AL 99,9%.



ORAMA! LO SANNO TUTTI: LA SIGNORA NIELSEN IN RAMBO E' LESBICA.

REAGAN GUEL'HA DETTO CHIARO: ORA PUO' SPOSARE SOLO SPADOLINI.



"varato il nuovo governo a cinque"

il pentapentito



ECCOLE UNA ELEGANTE CONTROMOSSA.

MALEDETTO FURBONE DI UN ITALIANO!



IL GOVERNO VUOLE IMMEDIATAMENTE LE MAPPE PERTICOLAREGGIATE DI TUTTE LE ZONE D'ITALIA DISSESTATE

COSA CI DEVE COSTRUIRE?

## Donna Celeste

di Renato Calligaris



MA DOVE TE NE MI, PCI, COSI' TUTTO ANNOSCIATO?

(IAPPE, AI SUOI TEMPI MI PRENDI SU PER LE CHIAPPE E MI SPARTIVA SU MURI...)

OH! COME SOLTANZIAMENTE IO DE LO ODIARO D'AMOR!

...E COME LUI MI FACIHO JENTRE PALLEMENTE PECCATRICE!!

E INVECE ORA SE NE VA COSI', SENZA NEANCHE UNA INCARZATURA!

E SI PORTA MA TUTTO IL MIO PECCATO DI ESISTERE.

## lettere dal paradiso

### Mi vogliono ammazzare

di Dio (\*)

Scrivo in condizioni di grave pericolo. Un episodio così drammatico non accadeva in Paradiso dai tempi della rivolta di Lucifero. Sono stato sequestrato e i miei rapitori minacciano di uccidermi. Io ho subito obiettato di essere immortale, ma uno dei tre, quello che porta un colletto da prete e parla con accento americano-lituano, ha sghignazzato dicendo: «Ne era convinto anche Roberto Calvi».

Comincio dal principio. Passeggiavo per l'Empireo in cerca di argomenti per questa rubrica (e avevo pensato ma scartato battute come «Gloria di pesci nell'Adriatico» e «Tutti onesti Salvo Andò» quando, su un'ampia nuvola deserta, mi si sono parati dinanzi tre figure incappucciate. Non portavano all'incirca il cappuccio, ma erano vivi. «Obbedisci e non avrà fastidio», ha detto quello che portava un garofano all'occhiello e calzava stivali di Forattussardi.

«Ma come avete fatto a passare?», ho domandato. «Mi ha risposto il terzo. «Anche le cose impossibili diventano facili quando si possiedono i dossier riservati che noi controlliamo». Questo era curvo di spalle e sotto il suo cappuccio si notava la sagoma di lunghe orecchie orizzontali. «Insomma», ho chiesto, «che cosa volete da me?».

«Culo era davvero impressionante. Il quinto comandamento dovrà essere così modificato. Non ammazzare a meno che non si tratti di eliminare un testimone pericoloso», disse il prete.

Poi fu la volta dell'orecchuto: «Va corretto anche il sesto. Così: Non dire falsa testimonianza se non al fine di rafforzare il tuo potere». Infine si pronunciò quello con gli stivali di Forattussardi chiedendo quest'altro ritocco: «Sottimo, non rubare se non sei certo di poter spaccare il culo ai giudici».

«Bene», disse lo stivaluto, «così accostiamo pure Ilona Staller e Baget Bozzo».

Poi mi parlò di nuovo il prete: «So che in Vaticano la sua rubrica è molto letta, perciò dovrà servirsene per trasmettere al suo Vicario le nostre richieste».

«Intesi!», mi fece il gobbo puntandomi alla gola un'orecchia acuminata. «O vuol morire, dando ragione a coloro che non credono nell'esistenza di Dio?».

Quello degli stivali aggiunse: «Badi che non tollero scherzi, porco Leib. \* Essere perfetto, creatore e signore del cielo e della terra.



IL BABBO, COSA DESIDERI DAL FUTURO?

IN QUESTO MOMENTO MI ASCONTENTEREI DI UNA CAMIONALE FIRENZE BOLOGNA.



OCCHIETTO A MONTECCHIO... MOCCHETTO A OTT ECCHIO... OCCHETTO A MONTECCHIO.

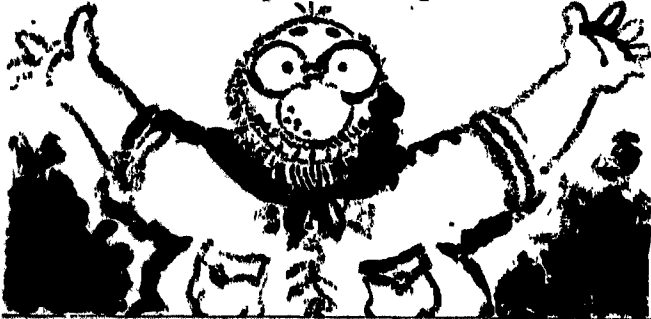
INDE? COMINCIAMO CON IL CULTO DELLA PERSONALITÀ?

FESTA NAZIONALE

# Tango

montecchiano reggio emilia

25/7 \* 2/8



Lunedì 27 luglio: Riposo

Martedì 28 luglio

Ora 21.30 Arena: Concerto di Roberto Vecchioni.  
Ora 22.30 Tenda di «Tango»: Il cabaret delle galline, di e con Ketta Bani, Sonia Grassi, Brina Maria Lo Presti, Regia di Alessandro Benvenuti, Galateo, di e con David Riondino e Linda Brunetta.

Mercoledì 29 luglio

Ora 21.30 Arena: «Tango live», con Paolo Hendel, David Riondino, Mari Leo e disegnatore.  
Ora 22.30 Tenda di «Tango»: La saliera e l'ape Pira, di e con Sandro Bergonzoni.

Giovedì 30 luglio

«DOPO CENA DI FINE SECOLO»

INQUIETUDINI, TORNANTI, IRONIE DALLA POLITICA AL CINEMA ALLA SCIENTIA ALLA SANZIONE ALLA PUBBLICITÀ...

PADRONI DI CASA: PAOLO HENDEL e MICHELE SERRA

OSPITI: CARLO BERNARDINI, GIOGIOLA CINQUETTI, MARIO MONICELLI, ANNA MARIA TESTA

AI CONTANTI E AL PIANO: DAVID RIONDINO

Ora 21.30 Arena: Dopo cena di fine secolo. Padroni di casa, Michele Serra e Paolo Hendel. Ospiti belli e importanti che non diciamo.

Ora 22.30 Tenda di «Tango»: Escamote ovvero La meravigliosa arte dell'inganno di e con Bustrici.

Venerdì 31 luglio

Ora 21.30 Arena: Storia della musica voluttuosa con la Banda Cairia.  
Ora 22.30 Tenda di «Tango»: Zikloù, di Roberta Pinzauti con Fiamma Negri e Roberta Pinzauti. Il tempo restringe, di e con Sabina Guzzanti.

Sabato 1 agosto

ORE 18: INCONTRO CON IL «CLUB TANGO» DI SANREMO. PAROLE E MUSICA CON ENRICO DE ANGEIS

Ora 21.30 Arena: «Tango live», con David Riondino, Paolo Hendel, Mari Leo, e disegnatore. Pazienza, Altan, Calligaro, Panbarco.

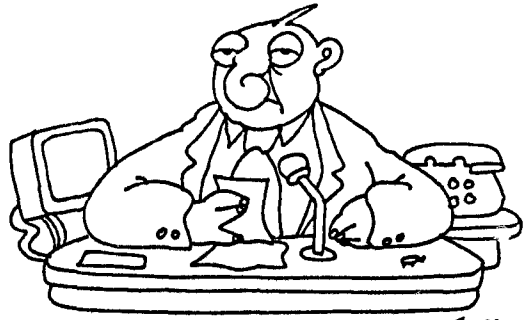
Ora 22.30 Tenda di «Tango»: Il tempo restringe, di e con Sabina Guzzanti.

Domenica 2 agosto

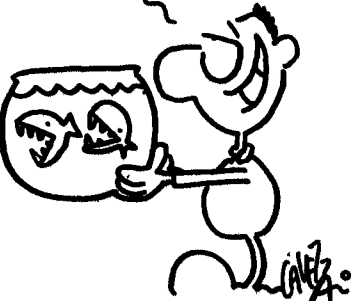
Ora 19 Tenda di «Tango»: Come cambia «l'Unità» con Renzo Foa e Fabio Musi.  
Ora 21.30 Happening alla Tenda con tutta la redazione di «Tango»

GRAN FINALE CON GLI AUTORI DI «TANGO» E QUELLI DELLA GRAN PAVESE VARIETÀ

NON ABBANDONATE GLI ANZIANI DURANTE LE FERIE: PORTATELI A MORIRE CON VOI SULLE AUTOSTRADE!



AVVOCATO... PER 800 MILIONI LE VENDO QUESTI AUTENTICI PIRANESI!



QUESTA SETTIMANA IL CONCORSO E' STATO VINTO DA CLAUDIO SCARPELLI DI ROMA

COMPAGNI, IL PCI HA PAGATO A DESTRA E A SINISTRA LA MANCANZA DI CHIAREZZA!

E IL PSI?

HA RISCOSSO A DESTRA E A SINISTRA LE PROPRIE TANGENTI.



Caro Tango, si discute molto in questi giorni su come si chiamerà il nuovo governo, che succede al «monocolore integrato» di Fanfani. Non potrà essere un «pentapartito»; non sarà quasi certamente un «bicolore». Potrà invece essere un «septapartito», un governo cioè che, come il gas, è agevolmente in grado di espandersi fino ad occupare tutto il volume disponibile.

Io a questo punto proporrei un referendum, per concorrere anche noi alla definizione della nuova fase politica, e chiederei ai lettori di scegliere tra questi tre nomi da dare al nuovo governo: 1) - Governo Arcobaleno; è chiaro che tutti i lettori ecologisti indicheranno questa definizione con vero entusiasmo; 2) - Governo epta-Cromo, in onore di Agnelli; e sarebbe certamente interessante conoscere quanti e dove sono i compagni disposti ad esprimere questa opzione di simpatia all'avvocato; 3) - Governo dell'Alloctria. L'alloctria, come sai, è un termine coniato da Benedetto Croce per indicare, in ogni opera d'arte, tutto ciò che, pur non essendo necessariamente poetico, è tuttavia indispensabile a «tenere insieme» le parti dette. Ogni opera d'arte, insomma, risulta essere un mirabile «mix» di poesia e di alloctria, cioè di «poesia» e «non-poesia».

Io mi pronuncio sin da ora per quest'ultima definizione del nuovo governo. Il governo dell'Alloctria, oltre ad essere un omaggio alla cultura laica che è in noi, altra e diversa vuoi da quella democristiana, vuoi da quella marxista, indica ottimamente il «Governo del non governo», che è quello che meglio si addice all'Italia di oggi, vuoi per risolvere i problemi della Valtellina, vuoi per portare a compimento lo sviluppo del Mezzogiorno.

Saluti cordiali

Raffaele Giura Longo

Matera

Caro Staino, non venire a dirmi che il pezzo «Non correre Fantozzi», a firma di Michele Serra è davvero del Maestro. Non sarà, invece, di uno dei tanti «mariuoli» di

Caro Sergio, con le poche forze che mi rimangono dato il caldo, voglio farti i complimenti per «La grande casa della sinistra». Mi piace molto, ma non capisco perché Michele Serra si butta dal balcone e perché hai messo la Del Bo Boffino nella saletta psicoterapeutica anziché in quella neurode-

liri. Secondo me le hai fatto un grosso sconto e hai ulteriormente messo a prova la mia tolleranza nei confronti della paladina che difende le donne di tutto il creato (secondo Lei) da tutte le angherie, soprasi ecc. ecc. che voi maschietti ci procurate.

Ciao

Nara Peverari

Chiozza Di Scandiano (Re)

Caro Sergio, nell'affresco di Tango 13 luglio 1987 che solo un sussulto di vetero autocritica al culto della personalità mi impedisce di definirlo leonardesco, ho goduto tutto, dico tutto.

(Michele Serra)

Hanno collaborato a questo numero: allegria, altan, mara amorevoli, calligaro, carrano, cascio, cavazzoli, delmavva, di sono, dno, echaurren, ellokappa, gino e michela, lunari, parisi, ruzzi, serra, vincino.

Coordinamento redazionale: giovanni de mauro.

Testi e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Redazione: via del Taurini, 19 00186 Roma - tel. 06/48.50.351

Tango

supplemento al n. 29 del 27 luglio 1987 de

l'Unità

## NOMI DI OGGI

Giovanni Gorla

Gino e Michele

Lo spumeggiante, inebriante successo del ragioniere di Asti dal finissimo pirlage, soprannominato per il suo fascino «beaujolais» e famoso per il suo programma di governo decisamente «brùt»

GIOVANNI Gorla nasce ad Asti il 30 luglio del '43 (un venerdì nero), provocando l'immediata svalutazione del suo coetaneo dell'8%.

Riconosciuto fin dai primi vagiti come il bambino più giovane d'Italia, il piccolo Giovanni non si monta la testa. Di temperamento «discreto e prudente» Gorla manifesta fin dalla prima adolescenza una grande passione per la sua terra, ma nonostante i suoi ripetuti tentativi, si tratta solo di un amore platonico cui il nostro cerca di sublimare con la fresca amicizia (metodo champenois) con uno dei figli di lei, lo spumante, di cui diverrà via via sempre più intimo a tal punto da essere soprannominato egli stesso Fragolino (il vino più giovane d'Italia).

Gli anni passano e Giovanni raggiunge una decorosa gradazione ottenendo il diritto di cambiare nome

in Prosecco, appellativo che lo accompagnerà per lungo tempo nelle private, i circoli Enal, le bocciofile e i tavoli da biliardo, tutti luoghi preposti alla sua formazione di dirigente politico.

A SOLI diciott'anni Giovanni è già un ometto (il più giovane d'Italia) e si applica agli studi con notevoli risultati. Traduce in scioltezza e senza vocabolario Ermiano Macario dal torinese e capisce quasi tutti i discorsi di De Gasperi. Sono gli anni della maturazione. Gorla si accosta a letture più impegnative che ne influenzeranno tutta l'attività futura. Abbandonando John Maynard Keynes per il più moderno De Paperoni, gorla si fa artefice di quella teoria economica che fece ricco il suo ispiratore: la Nanometria, e cioè, in parole povere per i non addetti ai lavori, il Colpo di Culo.

È l'inizio della sua fortunata carriera. La sua abilità, in men che non si dica, supera i confini dell'Astigiano e di Paperopoli e Gorla, semplice ed oscuro ragioniere, viene insignito della laurea ad honorem di capo tesoriere delle Giovanni Marmotte.

RICONOSCIUTO come il più giovane laureato ad honorem d'Italia, Gorla si afferma anche naturalmente come calcolatore, attaccandosi prima al carro di Andreotti, poi a quello di Fanfani, infine a quello di De Mita. Ma sono questi quattro Giovanni è ora per tutti il «ragioniere di Asti», secondo solo alla Pantera di Goro, alla Caramella di Novi Ligure e al Mostro di Firenze. Insomma, più che secondo, quarto. Oramai la sua ascesa non ha limiti. Segretario provinciale della Dc nel '75; deputato nel '76 (il più giova-

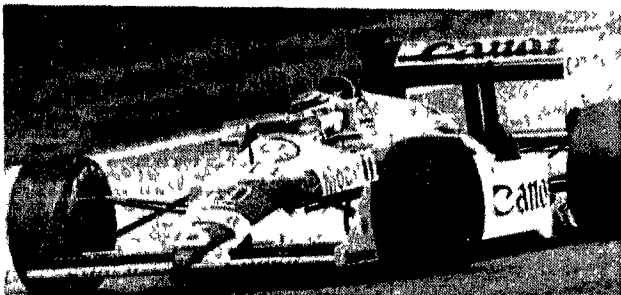


Giovanni Gorla mentre spiega cosa gli fa, lui, alle donne

ne d'Italia); campione cittadino di biliardo nel '77 (è un giovane del '77); Gorla raggiunge il suo sogno nel '79, quando viene finalmente eletto ministro del Tesoro (purtroppo il più giovane d'Italia). La felicità è incontenibile, per il nostro Ragioniere partito solo pochi anni prima come semplice Fragolino. Ma alla sua nomina, il neoministro così schivo da essere soprannominato dai suoi amici lo Schivoso, non rilascia dichiarazioni. Solo il suo addetto stampa Tiziano Garbo, alla domanda se Gorla sia emozionato di sedere alla scrivania che fu di Quintino Sella, risponde: «Per niente emozionato: non si vede perché dovrebbe sentirsi imbarazzato per un Quintino, lui che ha tanta dimostichezza coi quartieri...». Sposato con Eugenia Obermitto (tante volte, il caso: la signora Eugenia fa

la consulente fiscale), due figli, pochi amici di grande levatura: Clemente Mastella e Riccardo Misasi (quest'ultimo l'indimenticato ministro della Pubblica Istruzione), Gorla ama dire di sé: «Non sono un economista, sono solo un ragioniere che fa politica», come se l'essere ragioniere fosse cosa così disdicevole. Riuscirà Giovanni Gorla a divenire il Presidente del Consiglio più giovane d'Italia? Dipende, dicono alcuni. Altri dicono: «Mah! Il più dicono: Bot». Intanto non ci resta che una considerazione. Dopo gli anni di De Michelis, Covatta, Manca, Martelli, i Ragazzi dello zoo di Bettino, è arrivato il momento degli altri: Biagio Agnes, Martinazzoli, Clemente Mastella, Giovanni Gorla: i trapezisti del Circo Orfei. Lo spettacolo deve continuare.





**Il ritorno di Piquet**  
Con una gara accorta  
agguanta la vittoria  
e la testa del Mondiale

**Un circuito infernale**  
Anche Prost e Mansell,  
veri dominatori,  
costretti al ritiro

## di Hockenheim: in sei al traguardo

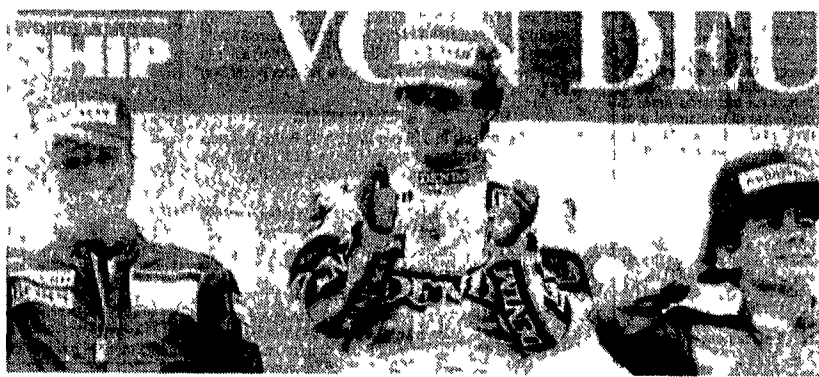
Dopo cinque secondi posti in questa stagione, il brasiliano Nelson Piquet è tornato a vincere, passando con un buon margine in testa alla classifica del Mondiale piloti. Una gara molto accorta, sempre alle spalle di un Prost e di un Mansell veri protagonisti della corsa fino al momento del loro abbandono. Le Ferrari si sono ritirate. Ma Alboreto assicura che «ci sono i segni di un miglioramento».

Da segnalare la buona prova di Johansson che è finito al secondo posto completando l'ultimo mezzo giro di pista su tre ruote (avendo completamente distrutto il pneumatico anteriore destro) fra gli applausi del pubblico.

Senna è terzo ma lontanissimo dal vincitore. Ancora note dolenti per le Ferrari. Ritirate entrambe le vetture. Insomma si è ripetuta la storia di Le Castellet e di Silverstone. Alboreto s'è fermato al decimo giro per il cedimento di una turbina. Stessa sorte è toccata a Berger alla ventesima tornata. A parziale consolazione del Cavallino va detto che Alboreto per il tempo che è rimasto in gara ha tenuto abbastanza bene il ritmo dei primi. Ma quando manca l'affidabilità complessiva anche alcuni acuti non possono far testo. E alla Ferrari manca ancora l'affidabilità il calvario delle vetture di Maranello sembra dunque destinato a durare ancora a lungo.

La giornata nera delle Ferrari si inserisce nell'ecatombe di piloti e macchine italiane. Nessuno è arrivato al traguardo.

Intanto il mondiale piloti è arrivato al giro di boa di metà percorso. Piquet con i suoi due giri al di sopra in testa alla classifica con 4 punti di vantaggio su Senna e 9 su Mansell. E i prossimi circuiti veloci di Budapest, Zeitweg e Monza sembrano disegnati apposta per il brasiliano.



Il podio: primo Piquet, secondo Johansson e terzo Senna. In alto la numero sei, la Williams vincitrice

## La scena muta delle Ferrari

Il mondiale Nelson Piquet è il ritratto della felicità. Ride e scherza come ai bei tempi. Ne ha ben donde in una sola giornata ha centrato tre obiettivi: vincere la prima gara stagionale, assistere al ritiro del suo odiatissimo rivale Mansell e conquistare il comando della classifica mondiale.

«M'è andato tutto bene - attacca in sala stampa - era ora. E pensare che la macchina non è che fosse un fulmine di guerra. Saltellava, toccava col

fondo per terra, in più per gran parte della gara non ha funzionato il computer di bordo. Comunque ho vinto e solo questo conta. Adesso in classifica guardo dall'alto i miei rivali. Credevate che Piquet fosse in declino? Vi sbagliavate di grosso».

Sulle insistenti voci che vogliono un passaggio di Piquet a fine stagione ad altra scuderia, il pilota brasiliano si è limitato a dire: «Tutto può essere. Non c'è niente di duraturo a

questo mondo». Poi sulla macchina ha aggiunto: «Tutti fanno programmi e ne faremo anche noi nelle prossime gare».

Prost nonostante la sfortuna nera del ritiro, quando era solito battistrada, si consola.

«La mia macchina è migliorata molto rispetto agli ultimi gran premi. Il motore finalmente è all'altezza della situazione. La Porsche ha fatto un buon lavoro. Il mondiale è ancora lungo, tutto può succedere. Anzi si può dire che il campionato comincia adesso. Guai a chi pensa che i giochi sono fatti».

In casa Ferrari nonostante un altro doppio ritiro il clima non è funereo.

«Fino al momento del ritiro la macchina andava bene - spiega Alboreto - in pratica riuscivo a tenere il ritmo dei primi. E se Senna non avesse commesso una grave scorrettezza che mi ha costretto a perdere due posizioni, potevo tranquillamente attendere il

momento opportuno per attaccare. Senna mi ha stretto in una curva costringendomi a salire sull'erba e a frenare. Così oltre a lui mi ha superato anche Boutsen. Comunque un miglioramento c'è stato. Adesso non bisogna perdersi d'animo e andare avanti col lavoro. Occorre migliorare l'affidabilità. Ma questo è lo scotto che bisogna pagare quando si fanno dei programmi. Credo che in dalle prossime gare potremmo agguantare qualche risultato positivo». Ma, nonostante la profes-

sione d'ottimismo di Alboreto il Cavallino è sempre in un tunnel buio, da cui non si capisce come possa uscire. Almeno in tempi brevi. Nei prossimi giorni le Ferrari dovrebbero provare a Imola oppure a Fiorano. Alla ricerca dell'affidabilità perduta.

La Brabham ha festeggiato a Hockenheim le nozze d'argento con la Formula 1. La scuderia inglese debuttò nel «grande circo» nel 1962. Alla guida della vettura c'era proprio l'allora titolare del team Jack Brabham. □ WG

DAL NOSTRO INVIATO  
WALTER GUAGNELI

**HOCKENHEIM** Piquet ritrova la vittoria, il sorriso e il comando della classifica del mondiale piloti. Mansell e soprattutto Prost impregnano alla malaparte. Le Ferrari finiscono ancora ko. Questi i protagonisti di una corsa fino al momento del loro abbandono. Le Ferrari si sono ritirate. Ma Alboreto assicura che «ci sono i segni di un miglioramento».

Quando tutto lasciava presagire un trionfo del campione del mondo, ecco il colpo di scena. La McLaren rallenta, si ferma sul prato e il francese sconosciuto scende, si siede sull'erba e dice addio ai sogni di gloria. Causa del ritiro la rottura dell'alternatore. Prost comunque viene classificato al settimo posto.

Un altro colpo di scena era avvenuto al 26° giro. Mansell, buon secondo anche se a mezzo minuto dalla scatenata McLaren, è costretto a fermarsi per il cedimento del motore della sua Williams. È ovvio che queste vicende, unite alla scarsa competitività della Lotus di Senna, alle prese con gravi problemi alle sospensioni «attive», hanno permesso a Piquet di concludere in carriera, inaspettato vincitore.

Tuttavia bisogna aggiungere che quella di Piquet è stata una gara molto accorta. Su 26 giri ha fatto soltanto 6 giri con il motore Porsche, ha mantenuto il comando delle operazioni fino alla quarantesima tornata.

**Motonautica** Gara valida per il campionato europeo

## La Viareggio-Bastia-Viareggio al «principino» Casiraghi

Ventiseiesima edizione della Viareggio-Bastia-Viareggio, una classica della motonautica valida per il campionato europeo. È a corsa d'eccezione vincitore d'eccezione, ovvero famoso, anche se non per meriti sportivi: si è imposto Stefano Casiraghi, il marito di Caroline di Monaco. Non ha corso da solo; insieme a lui i meno famosi compagni di bordo, Edoardo Polli e Antonino Barca.

**VIAREGGIO** La Viareggio-Bastia-Viareggio, una classica del calendario della motonautica, è stata vinta da un nome celebre, anche se noto al più soprattutto per motivi extra-sportivi. Stefano Casiraghi, ovvero il giovane milanese che ha preso la cittadinanza monegasca dopo aver sposato Caroline, la figlia di Renieri di Monaco. Casiraghi ha vinto in trio, insieme a Edoardo Polli e Antonino Barca, coprendo le 196 miglia del per-

corso nel tempo di 3 ore, 13 minuti e 54 secondi. I tre vincitori guidavano un monarca Sun International, carrozzone Lamborghini. Hanno tenuto una rispettabilissima media di 60,64 nodi, pari a 112,31 chilometri all'ora.

Sono state le condizioni del mare, molto agitato, affare la differenza tra gli scali monarca, che hanno dominato, e i catamarani. La gara è stata molto selettiva: solo undici dei trentuno equipaggi pre-

sentati al via sono arrivati al traguardo. Ben venti scalfi si sono dovuti ritirare per noie meccaniche. L'equipaggio di Casiraghi è sempre stato nelle prime posizioni, ed è giunto secondo al giro di boa di Bastia, dopo circa due ore di corsa. Per tutto il ritorno verso Viareggio, il trio Casiraghi-Polli-Barca ha lottato gomito a gomito con l'equipaggio Abbate-Gancia-Gumbiner Novi, che correvano a bordo di un Gancia del Gancia motorizzato Isotta Fraschini. A un certo punto lo scafo di Bruno Abbate (che era in testa a metà corsa) ha accusato noie meccaniche che lo hanno attardato di cinque minuti. Casiraghi ha così vinto la Viareggio-Bastia-Viareggio per la prima volta precedendo Abbate di 43". Al terzo posto Ravizza-Vanolli-Ciceri su Annabella, a quasi 14

minuti dai vincitori, quarti Spelta-Riganti-Galtruccio su San Benedetto-Scheppes, quinti Repposi-Diridoni-Riganti su Paul Picot. Molto staccati gli altri sei equipaggi che sono riusciti, comunque, a classificarsi.

All'arrivo, Casiraghi ha detto: «È stata dura, abbiamo traversato mare molto mosso verso Bastia. Dedico questa mia prima vittoria alla Viareggio-Bastia-Viareggio a mia moglie e al bambino». Nessuno ne dubitava. La gara era valida per il campionato europeo, in testa al quale resta Luigi Radice con 1103 punti, il campionato italiano è condotto da Abbate, con 1545 punti. Era la ventesima edizione della gara. La prossima competizione valida per il campionato europeo si svolgerà il prossimo 2 agosto in Liguria, nelle acque di Lavagna.

**Europei juniores**

## Non bastano le prodezze della Patron e della Nisiro a salvare il nuoto azzurro

**ROMA** Restano le medaglie e i record di Orietta Patron e Annalisa Nisiro a rincuorare il nuoto azzurro che ha concluso ieri i suoi campionati europei juniores con parecchi vuoti nelle numerose specialità di gara. Anzi, le due ordinarie celebri non sono bastate a far salire sul podio la staffetta mista che la vedeva schierate nelle frazioni a rana e stile libero. Tre quindi i successi d'oro totalizzati dalla squadra azzurra che è quarta nella classifica generale finale preceduta, oltre che dall'irraggiungibile Germania Democratica, da Francia e Ungheria. Il bilancio finale si offre a una doppia lettura. Esaltante per le due giovanissime campionesse della rana e dello stile libero che addirittura

hanno trovato in questa occasione la convocazione per i campionati europei del prossimo agosto a Strasburgo. Modesto per un complesso tutto da assestare dove, specialmente fra i maschi, ancora indecifrabili sono i valori visti in corsia. L'assenza in molte finali e prove come quella di René Urbert, terzo nel 50, ma fuori dalla finale del 100, o di Andrea Palloni, terzo nei 400 misti e sedicesimo nei 200, sono i segnali dell'instabilità del potenziale tecnico. Sul piano tecnico nell'ultima giornata eccellenti le prestazioni di Katrin Meissner (Rdt) nei 100 stile libero ragazze vinti in 55"93, terza prestazione mondiale stagionale e della sua connazionale Daniela Hunger nei 200 misti (2'15"74).

**Motocross**

## Andreani fa il pieno nella seconda prova della «Coppa mille dollari»

**SAN SEVERINO MARCHE** Giuseppe Andreani, su Yamaha, si è imposto con grande autorità nella seconda tappa della diciassettesima «Coppa del mille dollari» di motocross (classe 500 cc), svoltasi ieri pomeriggio sul circuito «San Pacifico» di San Severino Marche (Macerata). Su un tracciato ridotto al limite della praticabilità dalla pioggia torrenziale che ha accompagnato tutta la gara, Andreani si è aggiudicato tutte e tre le manche, dimostrando doti da grande campione. A fare le spese maggiori del suo trionfo sono stati gli italiani Puzar e Manzo (entrambi su Ktm) che, dopo questa prova, abbandonano definitivamente ogni speranza di aggiudicarsi la coppa.

TOTIP	
PRIMA CORSA	X
SECONDA CORSA	X
TERZA CORSA	X
QUARTA CORSA	X
QUINTA CORSA	X
SESTA CORSA	X
SUPERTOTIP	
SETTIMA CORSA	X
OTTAVA CORSA	X
Quote non pervenute	

# WANTED

**SENZA INTERESSI**

# 8.000.000

**DI FINANZIAMENTO IN 12 MESI\***

**SU TUTTA LA GAMMA KADETT\* OPPURE SOLO 219.000 AL MESE PER 48 MESI**

L'auto più ricercata per stile e versatilità è anche la più facile da catturare. Basta non farsi sfuggire la straordinaria offerta dei Concessionari Opel su Kadett, veicoli commerciali compresi. Pensa: 8.000.000 di finanziamento senza interessi in 12 mesi, oppure rateizzazioni fino a 48 mesi, solo 219.000 lire al mese, o fino a 30 mesi, solo 300.000 lire al mese. E se acquisti la tua Kadett in contanti risparmi 1.000.000 (IVA inclusa). Ma non finisce qui, perché ci sono altre offerte eccezionali su Corsa e Ascona. I Concessionari Opel ti attendono, ma attenzione: hai tempo solo fino al 31 agosto.

**OPEL**

BY GENERAL MOTORS



**Ha vinto il Tour de France**  
È giunto a Parigi  
con 40" di vantaggio  
sullo scalatore Delgado

**Un posto nella leggenda**  
L'accoppiata Giro-Tour  
prima di lui Anquetil,  
Coppi, Merckx e Hinault

## La moda di Stephen Roche un'estate in rosa e in giallo

PARIGI Il settantatreesimo Tour de France è finito ieri col trionfo atteso e pronosticato di Stefano Roche. Migliaia di parigini hanno applaudito l'irlandese che è andato sul podio dei Campi Elisi con un margine di 40" sullo spagnolo Delgado e di 2'13" sul francese Bernard. Prima di salire sul palco delle premiazioni, Roche ha abbracciato la madre Christine, la moglie Lidia, di origini italiane, e i due figliolotti. Un quadro commovente, una festa dopo un'altra festa perché lo scorso 13 giugno Roche si era imposto anche nel Giro d'Italia e così il campione ha commentato l'impresa che lo ha portato in maglia gialla: «È stata una grande, enorme fatica. Al Tour si lasciano brandelli di vita e sarebbe il caso di renderlo più umano, ma poiché

realizzato da Bontempi in volata sul traguardo di Trojes è stato annullato dalla giuria per un caso di doping che ha coinvolto il bresciano Anaisi e controanalisi hanno giudicato positivo anche l'altro rappresentante del ciclismo italiano Conti che comunque è giunto sul traguardo finale a differenza di un Saronni e di un Corti che si sono ritirati appena il Tour è arrivato in montagna, praticamente alle prime difficoltà.

Molto applaudita anche la francese Longo, vincitrice del Tour femminile che nella gara conclusiva ha registrato lo spunto della sovietica Polakova. Maglia gialla alla Longo, come già detto Seconda Maria Canins dopo i trionfi dell'85 e '86 e buona quinta alla bergamasca Roberta Bonanomi.

### Arrivi e classifiche finali

**Ordine d'arrivo della 25ª ed ultima tappa del Tour (maschile), Creteil-Parigi di km 192** 1) Jeff Pierce (Usa) in 4 ore 57' 26" 2) Steve Bauer (Can) a 1' 3) Wim Van Eynde (Bel) a 5' 4) Peter Steenhagen (Ola) a 7' 5) Adrie Van Der Poel (Ola) a 11'

**CLASSIFICA GENERALE FINALE**  
1) Stephen Roche (Irl) in 115 ore 27' 42", 2) Pedro Delgado (Spa) a 40", 3) François Bernard (Fra) a 2' 13", 4) Charles Mottet (Fra) a 6' 40", 5) Luis Herrera (Col) a 9' 32"

**Ordine d'arrivo della 15ª ed ultima tappa del Tour (femminile), Chaville-Parigi di km 142** 1) Tamara Polakova (Urss) in 1 ora 18' 30", 2) Viola Paulitz (Rig) a 8', 3) Monique Knol (Ola) st. 4) Jutta Niehaus (Rig) st. 5) Heidi Matwev a 9'

**CLASSIFICA GENERALE FINALE**  
1) Jeannie Longo (Fra) in 27 ore 33' 36", 2) Maria Canins (Ita) a 2' 52", 3) Ute Enzenauer (Rig) a 12' 14", 4) Tamara Polakova (Urss) a 16' 06", 5) Roberta Bonanomi (Ita) a 17' 37"



Il serpente di bici e sullo sfondo imponente l'Arco di Trionfo

### Torino in campo Polster si presenta subito con un gol

S'è presentato subito con un gol di testa. Per il centravanti austriaco la sua avventura con la maglia del Torino s'è iniziata nel modo migliore, come cioè piace ai tifosi. Il suo primo gol italiano Polster (nella foto) lo ha messo a segno nell'amichevole disputata dai granata contro la formazione del Pinzolo, squadra della località dove il Torino si trova in ritiro. Cinque a zero il risultato finale. Gli altri gol sono stati realizzati da Corradini, Venturini, Campiatti e Fuser nella ripresa. Moderatamente soddisfatto l'allenatore Radice, che ha comunque speso parole di elogio per i giovani impiegati nella ripresa. Su Polster Radice ha preferito non sbilanciarsi: «La sua è stata una prestazione normale. Ma ora a noi interessa soltanto il suo inserimento».

### Il Settebello dal gol facile fa su il «Sel Nazioni»

4-2, 2-1, 3-2. In mattinata l'Italia aveva battuto l'Australia, a conclusione di una partita molto combattuta per 5-4.

### Urss d'oro nei mondiali di spada L'Italia è quinta

È andata all'Urss l'ultima medaglia d'oro dei campionati del mondo di scherma sovietici hanno vinto nella gara di spada a squadre, battendo dopo un'incerta altalena la Germania per 8-7. Al terzo posto s'è classificata la Francia che ha superato nella finale di consolazione Cuba. Per l'Italia ancora un quinto posto. Un altro risultato modesto in un campionato del mondo che ha visto la squadra azzurra recitare un ruolo di secondo piano.

### Europi di baseball: azzurri travolti dagli olandesi

Olanda batte Italia 16 a 1. L'Olanda è campione d'Europa. All'Italia solo il secondo posto. La clamorosa rimonta azzurra - due partite vinte dopo che gli olandesi si erano aggiudicati i primi due incontri - non è servita a nulla. La punizione è stata pesantissima. 16 a 1 e conclusione al settimo inning per manifesta inferiorità. L'Italia è crollata soprattutto psicologicamente in vantaggio subito al primo inning, si vedeva scembiare incredibilmente il secondo punto, cosa che ha fatto Beppe Carelli, dall'arbitro capo Ballares. Una decisione che purtroppo segnava la svolta dell'incontro, anche perché gli azzurri anziché reagire si perdevano, crollava clamorosamente il monte di lancio, il partente Cretis, non trovava più la palla giusta, mentre in attacco le mazze italiane roteavano a vuoto (solo quattro valide) sui lanci di Koster. L'Olanda capiva di avere la partita in pugno e aumentava la pressione mettendo definitivamente fuori gioco gli azzurri.

### Ancora polemiche e un esposto contro il verdetto di Nati-Limatola

Ancora strascichi polemici dopo il match per il campionato europeo di piuma fra Nati e Limatola, vinto dal primo per 2-0. Il verdetto di Bruno Arcani, che venerdì scorso durante il match era all'angolo di Limatola, ha presentato un esposto alla federazione contro la decisione dell'arbitro Loew. Il ricorso è stato giustificato dal fatto che ora Limatola tornerà in coda nella lista dei pretendenti alla corona, cosa che sarebbe stata evitata se invece di acquililla l'arbitro avrebbe optato per il non contesti. In questo caso Nati sarebbe rimasto campione e Limatola sempre in lizza per un nuovo match. Comunque sarà difficile che la federazione modifichi la decisione.

PAOLO CAPRIO

### Lo sport in tv

Rai Uno, Ore 13 25 Tg2 lo sport, ore 18 25 Tg2 sportsera, ore 20,15 Tg2 lo sport.  
Rai Tre, Ore 17 45 da Cervia campioni europei di equitazione, categoria dressage, ore 18 25 diretta da Matera del Giro podistico, ore 21 45 Campioni (le più belle partite della nostra vita) Inter-Real Madrid dei 27-5-64.  
Canale 5, Ore 23 30 registrata degli open di golf di Montecarlo.  
Euro Tv, Ore 22 20 campionati mondiali femminile di catch Telecinquante, Ore 13 Sport news, ore 19 30 Tmc sport, ore 23 Grande calcio 87 Barcellona-Real Madrid.

### CITTÀ DI RIVOLI

#### Avviso

di licitazione privata per l'aggiudicazione della gestione impianti di riscaldamento edifici comunali e scolastici, anni 1987-1989.  
La gestione è suddivisa in due stagioni.  
Importo a base di gara  
L. 577 098 000 per gestione riscaldamento  
L. 22 200 000 per produzione acqua calda per ciascuna stagione.  
È richiesta l'iscrizione all'Anc per la categoria V (A-A1).  
La gara sarà esposita col metodo e procedimento di cui agli artt. 73 lettera c) e 76 del R.D. 23/5/1924, n. 827.  
Le domande di invito devono pervenire al Protocollo della Città entro 10 giorni dalla pubblicazione del presente avviso.  
Le richieste di invito non vincolano l'Amministrazione.  
Rivoli, 22 luglio 1987.

IL SEGRETARIO GENERALE  
Fulvio Gaffodoli

IL SINDACO  
Levio p.i. Bottazzi



### Le lotte di classe in Francia

Dal 1848 al 1850

Guida alla lettura a cura di Angelo Bolaffi  
Il capolavoro di analisi storica di Marx un testo su cui si sono formate intere generazioni di politici e intellettuali.

Lire 13 000

Editori Riuniti

## La rivincita di madame Janine

La francese Longo ha vinto la corsa femminile, battendo l'azzurra Maria Canins, trionfatrice delle ultime due edizioni e sua accanita rivale

GINO SALA

Janine Longo ha completato l'opera. Tutti i trofei ciclistici sono nelle sue mani perché vincendo il Tour femminile ha messo la maglia gialla insieme alle maglie tricolore della «strada» e dell'«inseguimento» che come sappiamo tengono compagnia ai tre primati: ai due conquistati in natura e a livello del mare, su pista scoperta e su pista coperta. Ecco un Merckx in gonnella, mi sono detto ogni qualvolta ho conversato con Janine, il paragone veniva analizzato dal carattere della donna, identico a quello del campione belga per gli stessi modi di comportarsi, di lisare gli obiettivi e di conquistarli con una forza derivante da una volontà di ferro.

Niente ha mai fermato la Longo. Manager di se stessa, studiosa di problemi che non sono soltanto quelli dell'ambiente sportivo, imperiosa nelle sue valutazioni e nei suoi giudizi, ha sempre ottenuto ciò che voleva. Una lingua di fuoco, dicono di lei. È in di-

accordo con i dirigenti della Federazione francese, si è più volte apparsa lanciando accuse roventi e tre anni fa rischiò una squalifica per aver abbandonato l'albergo del ritiro collegiale «Siete degli incapaci e dei meschini, chi di voi avrà il coraggio di punire la prossima campionessa del mondo?», gridò inviperita Janine. Era la vigilia della corsa in programma sul circuito del Montello in Veneto e il giorno seguente la Longo andava sul podio per mettere a tacere coloro che la consideravano una nemica da mandare al patibolo.

«Gente sciocca, di una stupidità che mi fa rabbia», dice Janine quando affronta i temi del ciclismo femminile. «Nessuno ci aiuta e anche quando ci fanno belli con le nostre medaglie, ci considerano fenomeni da baraccone...». Lei si è però imposta a suon di vittorie e qualcuno ha pensato bene di conferirle il titolo di cavaliere della Legion d'Onore.



Maria Canins



Janine Longo

Una lingua di fuoco e una programmatrice di eccellenza. Per vincere il Tour, per non essere battuta nuovamente da Maria Canins in salita, Janine si è allenata duramente sulle Alpi. Giorni e giorni di preparazione specifica che l'hanno portata a spingere i grossi rapporti, portati ad essere la donna in giallo nello scenario dei Campi Elisi.

Per due anni ('85 e '86) aveva dominato l'italiana della Val Badia e adesso si cercano le ragioni della sconfitta, si

dice che la Canins ha perso per motivi opposti a quelli della Longo. È vero che nelle corse disputate da Maria prima del Tour erano assenti le montagne, però mi sembra che si voglia dare un taglio semplicistico alla questione, mi pare che non si tenga conto del fattore principale, della differenza di età fra le due contendenti: 28 anni la Longo, 38 la Canins, cioè una differenza rilevante, tale da far pendere la bilancia in favore della francese quando sulle

salite i valon si avvicinano quando in una discesa tolie come quella di Morzine bisogna rischiare per mettere le ali, bisogna essere spericolate come Janine per evitare il ricongiungimento e arrivare al traguardo con 2' 54" di vantaggio.

Maia non è mai stata una discendente e non si poteva chiedere di rompersi il collo nel tentativo di contrastare la scatenata avversaria. Campionessa di sci nella specialità del fondo, la Canins ha sempre avuto il suo teatro in montagna e qui, purtroppo, non ha recitato come ci si aspettava, ma non clamorosi. Nel 1981, Roche ha vinto il Giro della Corsica, la Parigi-Nizza, il Tour dell'Indre l'Etoile des Espoirs e il Trofeo Spidel, nel 1982 nessun successo, nel 1983 il Giro di Romandia, il Gran premio Vallonia, la Parigi-Bourges e ancora l'Etoile des Espoirs, nel 1984 la Nizza-Alassio il Giro di Romandia e la Subite Arrate, nel 1985 il Critérium Internazionale, il Midi Pirenei e il Bol d'Or ai quali bisogna aggiungere un significativo terzo posto nel Tour de France Poi un 1986 segnato da un rovinoso capitolino nella Sei Giorni parigina internazionale abbiamo una paglietta di buone speranze. Seconda la Canins, quinta la Bonanomi, un bilancio che ci farebbe sentire ricchi nel Tour maschile e invece qui siamo da tempo dei poveri diavoli.

## Chi è il «quinto grande» Solo un anno fa era un oggetto misterioso Poi un '87 da favola

Il quinto grande dopo Coppi, Anquetil, Merckx e Hinault è un irlandese nato a Dublino il 28 novembre 1959, fiero di essere stato un buon meccanico in una fabbrica di utensili prima di diventare un campione del ciclismo. Roche è un corridore che si è maturato lentamente che si è imposto quest'anno dopo una serie di risultati soddisfacenti, ma non clamorosi. Nel 1981, Roche ha vinto il Giro della Corsica, la Parigi-Nizza, il Tour dell'Indre l'Etoile des Espoirs e il Trofeo Spidel, nel 1982 nessun successo, nel 1983 il Giro di Romandia, il Gran premio Vallonia, la Parigi-Bourges e ancora l'Etoile des Espoirs, nel 1984 la Nizza-Alassio il Giro di Romandia e la Subite Arrate, nel 1985 il Critérium Internazionale, il Midi Pirenei e il Bol d'Or ai quali bisogna aggiungere un significativo terzo posto nel Tour de France Poi un 1986 segnato da un rovinoso capitolino nella Sei Giorni parigina internazionale abbiamo una paglietta di buone speranze. Seconda la Canins, quinta la Bonanomi, un bilancio che ci farebbe sentire ricchi nel Tour maschile e invece qui siamo da tempo dei poveri diavoli.

meva il peggio. Invece ecco un glorioso 1987, ecco Roche nuovamente sul podio del Giro di Romandia prima di imbarcarsi nell'avventura per l'antico e i nostri ciclisti mostrano di avere le gambe fragranti. Anche Roche ha una giornata di crisi: perde seccamente il primato in classifica nella cronoscalata di San Marino e molti dicono che il Giro è finito, ma a distanza di due tappe, l'irlandese torna sul trono. Scoppiava una violenta polemica tra lui e Visentini compagni di squadra. Dicono che un fratello ha ucciso un fratello, però in ultima analisi tutti riconoscono che Roche si è imposto perché più forte di Visentini. Infine il Tour de France senza favori e con tanti possibili vincitori, con un Roche avveduto, coraggioso, intelligente, capace di domare lo spagnolo Delgado nella penultima tappa, un calcolatore, anzi qualcosa di più perché Stefano ha azzardato quando doveva azzardare, è andato in asfissia sulle Alpi, ha rischiato la pelle in discesa per guadagnare preziosi secondi e tirando le somme è davvero lui il nuovo re del ciclismo. □ G.S.

Sospeso il singolare tra Panatta e Song, l'azzurro vinceva 2 a 1. Nello spareggio con la Corea, oggi riprendono gli incontri?

## Davis, una coppa piena di pioggia

Sospeso per pioggia l'incontro di singolare sul 2 a 1 a favore dell'azzurro fra Claudio Panatta e Song. L'italiano conduceva per 2 set a 1 e pareva, dopo un inizio stentato, avviato al successo. La conclusione rimandata ad oggi se le condizioni ambientali lo permetteranno. Per domani è fissato il termine ultimo per chiudere la sfida di Coppa Davis, poi ci penserà la Federazione internazionale.

#### FRANCESCO MACALI

La spedizione italiana in terra di Corea si sta lentamente trasformando nella «Compagnia in Asia». La squadra di Coppa Davis, che era sbarcata a Seul con buon anticipo rispetto all'inizio della manifestazione, rischia ora di dovervi rimanere due giorni più del previsto, ma - cosa ben più grave - di non riuscire a concludere la missione. Ambientati si sono di certo i nostri ragazzi, ma ora si comincia a boccheggiare per la tensione, il caldo ma soprattutto perché il «fattore tempo» gioca a favore degli avversari. Un vero peccato che i monsoni ci abbiano avvertito in questo frangente nella giornata conclusiva in un momento del match in cui Claudio Panatta - dopo aver perso male la prima frazione - aveva guadagnato gli altri due set e pareva lanciato verso l'agognata vittoria sua e

della squadra. L'incontro si era fatto subito in salita per l'azzurro che stentava a trovare il ritmo del suo avversario il mancino Song, che per contro era sceso in campo saltellante e balzando senza mostrare alcun segno di stanchezza. Due break in arrivo e il set scivolava rapido nelle tasche di Song col punteggio di 6-1. Al cambio di campo è parso che Panatta avesse trovato la chiave per scuotere il fratellino dal torpore nel quale si era andato trovando e infatti Claudio prevalse con ostinazione. I avversario nel tentativo di rubargli il tempo per scendere a rete. Quel che invece non si è capito è il motivo dei tanti lob con i quali ha provato invano a superare Song. Il coreano che non arriva ai 170 centimetri di statura, nella sua onesta decennale carriera dilettanti-

stica si sarà trovato di fronte dei giocatori che avranno tentato di fargli sulla testa qualche milione di palline con dei palloncini. Lo smash - dunque - volente o nolente ha imparato a giocarlo ed è un colpo che in tre set deve aver sbagliato si e no una volta. Inutile quindi incarognirsi. Capita la lezione Panattino ha allungato i palleggi da fondo campo, è sceso a rete con più giudizio rimanendo attaccato a turni di servizio. Break e contro-break nel settimo e ottavo game del secondo set e definitivo scippo del servizio sul 7 a 6 per Claudio servizio Song. La storia si ripeteva nel terzo set con break e contro-break nel primo e secondo game. In ottavo il coreano cedeva ancora la battuta dopo aver commesso una serie di errori che ne denunciano anche il calo fisico e perdeva la frazione per 6-3. Acquazzoni e tutti negli spogliatoi. A questo punto è lecito chiedersi che ne sarà dei nostri eroi. Il temporale ha salvato il mancino Song da una sconfitta quasi certa e gli ha offerto la possibilità di ricaricare le batterie. Panatta e Canins potrebbero invece aver delle reazioni penicose a causa dell'accumulo di stress che questa vicenda della Coppa Davis ha portato loro.

## Svezia promossa 4 a 1 alla Francia

ROMA L'Australia detentrici del trofeo battendo il Messico per 4 a 1. Nel primo dei due singolari dell'ultima giornata Carisson ha battuto per 7-5, 6-2, 7-5, il francese Leconte, rendendo superfluo ai fini del risultato finale l'incontro tra Mats Wilander e Tulasne (vinto dallo svedese per 6-4, 6-3). In semifinale la Svezia affronta la Spagna che ha battuto a Caracas 3 a 2 il Paraguay. Negli spareggi del gruppo mondiale la Cecoslovacchia ha battuto l'Argentina per 5 a 0, la Jugoslavia l'Inghilterra per 3 a 0 dopo che l'arbitro ha interrotto il match per la pioggia. Nella semifinale per la zona Europea la Svizzera ha sconfitto la Bulgaria per 5 a 0 mentre la Cina ha battuto per la zona asiatica il Giappone per 3 a 2. Vittoria anche della Nuova Zelanda sulla Thailandia. Ad Hartford Sati Uniti e Germania Ovest sono fermi sul 2 a 2.



Claudio Panatta impegnato nel singolare a Seul





Le vittorie delle Hf 4Wd «trascinano» l'intera gamma che continua a migliorare le posizioni di mercato

# Lancia Delta da rally per tirare la volata

In testa nel Campionato del mondo marche, i primi tre posti nel Campionato del mondo piloti, altri due primi posti nel Campionato del mondo piloti. La Lancia, con la Delta, va forte nel rally e come naturale conseguenza va anche forte nelle vendite

con un incremento del 56 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In Italia l'incremento (primi sei mesi) è stato minore ma altrettanto ragguardevole: 42 per cento in più per un totale di 16.657 unità vendute. In questo modo la presenza delle automobili Lancia nel segmento C è salita al 7 per cento.

Particolarmente rilevanti i risultati di vendita della Delta in Europa nei primi cinque mesi dell'anno: più 37 per cento in Francia, più 168 in Germania, più 744 in Spagna, più 58 per cento nel Regno Unito. Non si tratta di grandi volumi (rispettivamente 1597, 866, 744, 554 unità) ma sono lo specchio di un successo tanto più se si tien conto che le versioni più prestazionali della gamma Delta (1600 C.T. e Hf turbo e Hf 4Wd) rappresentano contro un 26,5 per cento del mercato italiano delle Delta il 58 per cento di quello francese, il 64 per cento di quello tedesco e il 54 per cento di quello britannico.



La Lancia Delta Hf 4Wd da rally e le versioni di serie della gamma Delta fotografate sul circuito di prova della Mandria. Nella foto sopra il titolo la Delta di Blason-Siviero, seconda classificata ai rally Olympus, ripresa sullo sterrato accanto ad una Delta di serie.

**FERNANDO STRAMBACI**  
Mancano ancora l'Argentina il 1000 laghi la Costa d'Avorio, il Sanremo e il rally d'Inghilterra, ma ormai il più è

Il fatto con 114 punti la Lancia che è seguita al secondo posto dall'Audi con 62 punti. Ha quasi in tasca il Campionato del mondo marche gruppo A. Nello stesso Campionato con Kankkunen a 72 punti, Allen a 60 e Bleson a 54 che precedono Ragnotti (Renault) che di punti ne ha 37 - sembra a portata di mano anche il titolo piloti. Quasi certo per la Lancia anche il Campionato del mondo gruppo N con quei 46 punti accumulati dalla Delta di Florio seguito con 13 punti da Balas (ancora Lancia Delta) Nilsson (Audi) Balesi (Renault 5) Gallo (Toyota).

## «Caravan Europa» a settembre registrerà una svolta

La tredicesima edizione di Caravan Europa che si svolgerà a Torino dal 17 al 20 settembre prossimi, dovrebbe confermare che si è registrata una svolta nell'utilizzazione dei mezzi «plein-air». Secondo i dati conosciuti, infatti non solo si registra una certa ripresa rispetto all'86, nelle vendite di roulotte e di caravan ma si osserva un vero e proprio salto di qualità nelle scelte di coloro che amano le vacanze itineranti.

Da noi gli appassionati del caravaning sono ancora relativamente pochi (il 12 per cento di quanti vanno in vacanza, contro, tanto per fare qualche esempio, il 30 per cento della Francia, il 35 per cento della Gran Bretagna, il 40 per cento della Svezia) ma stanno dimostrando una spiccata preferenza per i mezzi dotati di motorizzazione propria. Proprio nella stagione in corso infatti si è registrato un incremento del 40 per cento nelle vendite di motorcaravan di costo contenuto entro i 35 milioni.

Questa tendenza si può spiegare con la maggiore facilità di guida di un motorcaravan rispetto a quella di un'auto con il traino la roulotte ma soprattutto con la maggiore libertà di movimento e di sosta che questo mezzo consente. E per questa ragione che alla prossima rassegna torinese che sarà affiancata da «Tendoparc», le Case costruttrici di veicoli per il tempo libero presenteranno molte novità nel settore del motorcaravan anche se non sono trascurate le classiche roulotte, delle quali si è curato, oltre che l'arricchimento, anche l'aerodinamica.

Da gennaio a giugno la Lancia ha venduto in Italia 113.753 auto con un aumento del 18,5 per cento (17.741 vetture in più) rispetto all'identico periodo del 1986. La Y10 (44.314 unità) è al sesto posto tra le «top ten» e la Prima (29.649 unità) è al nono nella stessa classifica. Dal canto suo la Thema (con 23.075 unità che rappresentano un incremento del 34 per cento) è piazzata al vertice del segmento E.

La funzione del carburatore è quella di mescolare aria e benzina nelle corrette proporzioni, in modo da fornire una miscela combustibile perfettamente adatta alle esigenze del motore in ogni condizione di funzionamento.

quando è la benzina ad essere in eccesso la miscela viene detta «ricca».

Per avere una combustione completa occorre mescolare circa una parte (in peso) di benzina con 15 parti di aria.

La miscela che giunge ai cilindri deve essere omogenea ovvero in tutta la sua massa aria e benzina devono essere miscelate nelle proporzioni previste allorché scocca la scintilla tra gli elettrodi della candela ed ha inizio la combustione tutta la benzina presente nel cilindro deve essere in fase gassosa.

Si dice in tal caso che la miscela ha titolo 15. Quando l'aria è in eccesso rispetto alla quantità teorica corretta si dice che la miscela è «magra» (o povera) mentre al contrario

Poiché a parità di volume un liquido evapora più rapidamente se la superficie esposta all'aria è maggiore la benzina che nel carburatore si mescola con l'aria viene suddivisa in particelle assai minute («spolverizzazione»)

**LIQUIDO IN RECIPIENTE (STESSA QUANTITÀ)**



**EVAPORAZIONE VELOCE**



La velocità con la quale un liquido evapora è sempre assai maggiore se esso viene riscaldato, una parte delle piccolissime goccioline di benzina evapora quindi grazie al calore che assorbe attraversando il collettore ed i condotti di aspirazione e la parte rimanente grazie al calore che riceve una volta entrata nel cilindro.

Si deve osservare che in questo modo la benzina svolge una certa azione refrigerante assai benefica nei motori molto spinti (si parla infatti talvolta a questo proposito di «raffreddamento interno» del motore).

Anche la depressione esistente nella parte a sezione ristretta del carburatore ed in genere all'interno del condotto facilita l'evaporazione del carburante (è noto a tutti che l'acqua, ad esempio, bolle a temperatura sempre più bassa a mano a mano che aumenta l'altitudine proprio grazie alla minore pressione atmosferica).

Il tubo di Venturi crea una depressione che favorisce l'evaporazione della benzina.

## La «Missione ambiente» ha preso il via



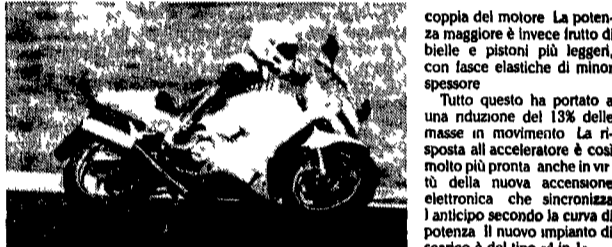
La Renault 4 (scassa 1961) non cessa di stupire. Dopo le «strade del mondo», affronta l'anno prossimo la «Missione ambiente», equipaggiata di tutto punto come appare nella foto.

La «Missione ambiente» della Renault 4 ha preso il via con la presentazione ufficiale dell'iniziativa si sono infatti aperti i termini (che scadranno il 31 dicembre di quest'anno) per far pervenire alla Renault Italia le domande di partecipazione. Successivamente saranno selezionati i sette programmi ai quali saranno assegnate altrettante «R4» per un periodo massimo di sei mesi.

L'edizione 1987/1988 di quella manifestazione che prese il via nel 1984 sotto il titolo «Renault 4 sulle strade del mondo», da allora ad oggi ogni anno sette autovetture appositamente modificate e attrezzate sono state offerte ad altrettanti equipaggi (con età massima di 30 anni) per intraprendere un viaggio culturale di ricerca e di avventura.

Quest'anno la Renault Italia ha deciso di cambiare i obiettivi del viaggio indirizzando l'obiettivo verso la natura e l'ambiente.

## La Yamaha FZ 750 20 valvole va bene anche se la sorella FZR 1000 la offusca un po'



La Yamaha FZ 750 modello 1987 fotografata durante le prove sul circuito. Per l'occasione la bella motocicletta giapponese monta i nuovi pneumatici Pirelli Demon.

Un successo fin dalla sua presentazione nel 1985, la Yamaha FZ 750 è ancora oggi una moto attuale. Quest'anno è stata modificata in alcuni particolari del motore, che ne hanno aumentato la potenza ed è stata dotata di una carenatura completa e protettiva.

### UGO DALLO

La Yamaha FZ 750 è stata una di quelle moto che alla presentazione al pubblico hanno fatto invecchiare di colpo molti concorrenti. La principale ragione della sua modernità è racchiusa in cinque valvole cinque piccole valvole per cilindro. Siccome la FZ 750 di cilindri ne ha quattro, le valvole in totale diventano la bellezza di venti. 12 di aspirazione e 8 di scarico. Ciò si traduce in maggiore potenza specifica e in una straordinaria fluidità e docilità nell'erogazione della potenza.

Questo anno come dicevamo la FZ ha beneficiato di alcune modifiche, che ne hanno elevato la potenza a 107 CV a 10.000 giri. Una scuderia di cavalli vapore ragguardevole, che le consente di sfiorare i 240 orari in particolare è stato modificato l'angolo di lavoro dell'albero a cammes dello scarico per aumentare la

## Pneumatici eccezionali per dumper giganteschi

Per macchine movimento terra gigantesche occorrono pneumatici eccezionali come quello che nella foto viene ritratto accanto ad un bambino. Nella fattispecie si tratta di un Goodyear 37 00 R 57 il cui diametro è di quasi tre metri e mezzo e il cui peso è di 3200 Kg. Questi pneumatici vengono adottati già in primo equipaggiamento sui dumper Eclid 190 e Caterpillar 789 che vengono impiegati per grossi lavori stradali e minerari. La caratteristica specifica dei Goodyear 37 00 R 57 è la loro resistenza alle elevate temperature di lavoro. Questi pneumatici gi-ganti vengono costruiti nello stabilimento americano di Topeka e nella fabbrica che la Goodyear ha a San Paolo, in Brasile.



## Aumentato a Mosca il limite di velocità

Il limite di velocità su alcune delle più importanti arterie di Mosca passerà, dal 1° Agosto, da 60 a 80 chilometri l'ora. Tale innovazione riguarda l'anello della «Sadovaya» (una sorta di circonvallazione che richiude il centro storico di Mosca) e le «radiali» come la prospettiva Kutuzovskij la Leningradskij la Ryazanenskij, la Volgogradskij oltre ad alcuni tratti dell'autostrada anulare esterna che segna il confine della città di Mosca. Il provvedimento è stato deciso per evitare ingorghi in alcune delle maggiori arterie della capitale. Gli ottanta chilometri orari possono essere raggiunti però soltanto sulle corsie di estrema sinistra riservate al traffico leggero ed in particolare usate dai taxi.

## Consegnata la Fiat Uno col milionesimo motore Fire

La Fiat Uno col milionesimo motore Fire prodotta sino ad ora in oltre 2.300.000 esemplari. La Uno, che oggi viene costruita ad un ritmo di 2300 unità giornaliere è da oltre quattro anni il modello più venduto in Italia. Dal mese di marzo è anche l'auto più venduta in Europa. Oltre che su alcuni modelli della gamma Uno, il motore Fire viene anche montato sulla Panda 750 e sulla Lancia Autobianchi Y10.

E' toccata ad un legale di Cava dei Tirreni, in provincia di Salerno la Fiat Uno equipaggiata con il milionesimo motore Fire prodotto dallo stabilimento di Ternoli. Si tratta di una «45» base tre porte, di color rosso corsa. Lanciata nel mese di gennaio del 1983 e prodotta sino ad ora in oltre 2.300.000 esemplari. La Uno, che oggi viene costruita ad un ritmo di 2300 unità giornaliere è da oltre quattro anni il modello più venduto in Italia. Dal mese di marzo è anche l'auto più venduta in Europa. Oltre che su alcuni modelli della gamma Uno, il motore Fire viene anche montato sulla Panda 750 e sulla Lancia Autobianchi Y10.

## IL LEGALE FRANCO ABBATE

# Se si compra un veicolo usato

Non sono rare le lamentele di acquirenti di veicoli usati i quali dopo averne ottenuta la promessa e pur avendo provveduto a pagare e a ritirare l'autovettura non riescono a ottenere, malgrado diffide e proteste i documenti comprovanti la proprietà del veicolo e l'atto di trasferimento dello stesso.

Il fenomeno è molto diffuso soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia, e riguarda una serie di salotti di vendita trattati per lo più di veicoli acquistati in massa presso altri autosalotti senza che l'autosalone intermedio abbia preventivamente provveduto farsi rilasciare dal proprietario la procura a vendere. E si sa che una volta ceduto il veicolo, l'originario proprietario si disinteressa del destino del veicolo venduto o ceduto in permessa.

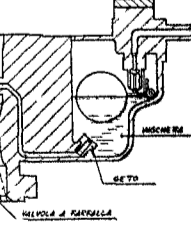
Un tipico carburatore elementare (visto in sezione nel disegno qui sotto) è composto da una vaschetta con un galleggiante e valvola a spillo da una canalizzazione opportunamente conformata che sfocia proprio nel diffusore (la cui parte terminale viene in genere denominata «spruzzatore») da un tubo di Venturi, e da una valvola a farfalla che regola la quantità di miscela aria/benzina che può essere aspirata dal motore. Tra la vaschetta e lo spruzzatore vi è una piccola vite dotata di un foro calibrato, per mezzo della quale viene regolato il passaggio della benzina e quindi il titolo della miscela tale vite prende il nome di **getto principale** (o del massimo).

Al di sopra della benzina contenuta nella vaschetta vi è aria a pressione atmosferica. Al di sopra o a fianco della vaschetta e situato un «tubo di Venturi» vale a dire un tubo cilindrico dotato di un punto nel quale la sezione è ristretta (in altre parole si tratta di una zona nella quale il diametro interno del tubo è minore).

Se il tubo in questione viene attraversato da una corrente di aria questa si muoverà con una velocità maggiore proprio nel punto a sezione ristretta. Poiché ad un aumento di velocità della corrente gassosa corrisponde una diminuzione della pressione se proprio nel punto a sezione ristretta (detto «diffusore» o «Venturi») è posta una canalizzazione collegata alla parte inferiore della vaschetta la benzina verrà spinta verso l'alto dalla differenza di pressione (ricordiamo che nella vaschetta vi è pressione atmosferica) ed andrà quindi a miscelarsi con l'aria (la miscela entra quindi nel cilindro).

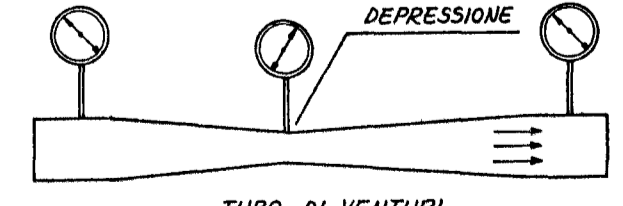
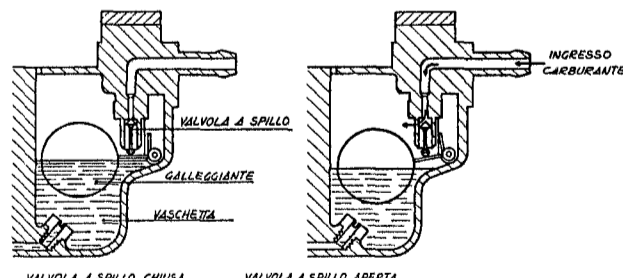
### UN TIPO

### CARBURATORE ELEMENTARE



## CONOSCERE L'AUTO

# Il motore: come funziona un carburatore elementare



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp 1 14

**RENAULT**  
Muoversi, oggi.  
RENAULT ESPACE. Per il tempo libero.

L'avventura  
della scatola di cartone/1Su Baker  
Street  
imperversa  
la caluraE la città  
sembra  
sprofondata  
nella noiaMa leggendo  
con molta  
attenzione  
il giornale...Redazione  
Andrea Ambrì  
Impaginazione  
Remo Boscarta  
Illustrazioni  
Sidney Paget

## Un giorno di fuoco

ARTHUR CONAN DOYLE

Nella scelta di alcuni casi tipici, atti ad illustrare le rare doti mentali del mio amico Sherlock Holmes, io mi sono sforzato per quanto possibile di selezionare quelli che pur presentando un minimo eccezionale offrissero in compenso un vasto campo all'esplicazione delle sue qualità. È però sfortunatamente impossibile separare del tutto l'elemento sensazionale da quello criminale, e un cronista rimane nel dilemma se sacrificare particolari essenziali alla sua narrazione, dando così del problema un'impressione falsa, oppure se usare una materia che gli è stata fornita dal caso anziché dalla volontà selezionatrice. Dopo questa breve premessa ritornerò ai miei appunti su quello che fu un susseguirsi di avvenimenti strani e caratteristicamente spaventosi.

Era una giornata infocata di agosto, Baker Street era un forno, e il riverbero del sole sulla facciata gialla della casa di fronte era intollerabile per gli occhi. Duravo fatica a credere che quelli fossero gli stessi muri che baluginavano tanto fiammemente attraverso le nebbie dell'inverno. Avevamo le persiane abbassate a metà, e Holmes se ne stava raggomolito sul divano leggendo per l'ennesima volta una lettera che gli era stata recapitata con la posta del mattino. In quanto a me, il servizio militare in India mi aveva allenato a resistere al caldo assai meglio che al freddo, e un termometro a trentacinque gradi non era poi una cosa del tutto insopportabile. Ma il giornale del mattino era completamente privo d'interesse. Il Parlamento si era sciolto, tutti erano fuori città, e io analavo alle frescure del New Forest, o alla ghiaietta di Southsea. Un conto in banca completamente prosciugato mi aveva costretto a rimandare le mie vacanze, e per quel che riguardava il mio amico né moni né mari offrivano per lui la benché minima attrattiva. A lui piaceva stare nel mezzo di cinque milioni di abitanti, pretendendo tutt'attorno le sue antenne, pronto a cogliere il più lieve rumore, il più vago sospetto di un crimine insolito. Tra i suoi molti doni l'amore per la natura non trovava posto, e l'unico cambiamento che potesse sopportare era allorché distoglieva la propria mente dal malfattore di città per smascherare il suo confratello di campagna.

Rendendomi conto che Holmes era troppo assorto nei suoi pensieri per dedicarsi ad una conversazione, avevo buttato in un canto l'insulso giornale e appoggiandomi allo schienale della mia seggiola mi ero abbandonato a una malinconica meditazione. Ad un tratto la voce del mio compagno interruppe il corso delle mie fantasticherie.

- Lei ha ragione, Watson - disse. - È veramente un modo assurdo di comporre una disputa.

- Altro che assurdo! - esclamai. Ma poi, rendendomi ad un tratto conto che egli aveva fatto eco a un pensiero segreto della mia mente, balzai a sedere sulla seggiola e i miei fissi sbalorditi.

- Ma com'è possibile, Holmes? - gridai. - Questo va al di là di qualunque immaginazione.

Holmes rise di cuore del mio smarrimento.

- Non avrà dimenticato - mi disse, - che qualche tempo fa, mentre io leggevo un passo di Poe in cui un ragionatore serrato segue i

pensieri reconditi del suo compagno, lei si è mostrato incline a considerare l'argomento semplicemente come un *tour-de-force* dell'autore. E quando lo ho osservato che era mia costante abitudine fare altrettanto lei si è dimostrandolo incredulo.

- Oh, no!

- Forse non a parole, mi caro Watson, ma me l'ha fatto capire con un moto eloquente delle sue sopracciglia. Così quando l'ho veduto buttare il giornale ed entrare in un determinato corso di pensieri, fui liettissimo di avere l'occasione di poterli interpretare, e di interrompere le sue riflessioni per dimostrarle che ero riuscito a mettermi in rapporto con lei.

Ma io ero lungi dall'esser soddisfatto. - Nell'esempio che lei mi ha dato - dissi, - il ragionamento trae le sue conclusioni dalle azioni dell'uomo che egli osserva. Se ben rammento, questi era inciampato in un mucchio di pietre, aveva alzato gli occhi alle stelle, e così via. Ma io me ne sono stato seduto tranquillamente nella mia seggiola, perciò quali appigli posso averle dato?

- Certo, dicendo si fa torto. Le fattezze sono state date all'uomo come un mezzo per esprimere le proprie emozioni, e le sue le sono servite fedeli.

- E lei vorrebbe sostenere di aver letto il corso dei miei pensieri sulla mia faccia?

- Certo, nella sua faccia, ma soprattutto nei suoi occhi. Forse non rammenta neppure come la sua fantasticherie è incominciata, non è così?

Quello  
spazio nudo

- Infatti.

- Cileto dirò io. Dopo aver gettato il giornale, gesto che attirò su di lei la mia attenzione, lei è rimasto per circa mezzo minuto con un'espressione assente. Quindi il suo sguardo si è fissato sopra il ritratto di sua proprietà e da poco incominciato del generale Gordon. Io ho visto dal mutamento del suo volto che si era iniziato in lei un succedersi di ragionamenti. Questi però non la portano molto lontano. I suoi occhi corsero con un guizzo al ritratto ancora senza cornice di Henry Ward Beecher che si trova in cima ai suoi libri, dopo di che si fissò sul muro, e naturalmente il suo pensiero mi apparve chiaro. Lei stava riflettendo che se il ritratto fosse incorniciato servirebbe giusto a coprire quello spazio nudo e corrisponderebbe al quadro di Gordon dall'altra parte.

- Mi ha seguito a meraviglia! - esclamai.

- Sin qui sarebbe stato difficile sbagliare. Ma ecco che poi i suoi pensieri erano ritornati a Beecher e il suo sguardo divenne fisso come se stesse studiando in quei tratti il carattere dell'uomo. Quindi i suoi occhi smisero di aggrottarsi, ma lei seguì a guardare dall'altra parte, e la sua faccia era pensosa. Stava riflettendo agli incidenti della carriera di Beecher. Comprendeva perfettamente che non poteva fare ciò senza pensare alla missione da lui intrapresa a favore dei Nordisti al tempo della Guerra Civile, poiché rammento di averla intesa esprimere il suo sdegno appassionato per il modo con cui fu accolto dal più turbolenti tra i nostri cittadini. Il suo risentimento era così forte a questo proposito che compresi come non avrebbe potuto pensare a Beecher senza pensare anche a questo. Quando, un attimo dopo, vidi i suoi occhi staccarsi dal quadro,

sospettii che la sua mente si era adesso rivolta al pensiero della Guerra Civile e quando osservai che le sue labbra erano serrate, i suoi occhi scintillanti, i suoi pugni chiusi, ebbi la netta certezza che lei stesse proprio pensando alla quella lotta disperata. Ma ecco che per la seconda volta la sua faccia si rinnovò e lei scosse il capo. Rifletteva allora la tristezza e all'orrore di quella lotta e a tanto inutile spreco di vite umane. La sua mano si portò quasi inavvertitamente alla sua vecchia ferita e un sorriso aleggiò sulle labbra, il che mi dimostrò come il lato ridicolo di questo sistema di comporre dispute internazionali le fosse balenato alla mente. A questo punto mi trovai d'accordo con lei nell'affermare che era un sistema assurdo, ed ebbi la soddisfazione di constatare che tutte le mie deduzioni erano state esatte.

- Esattissimi! - Confermai. - Ma adesso che mi ha spiegato ogni cosa confesso di essere più sbalordito di prima.

- È stato un esperimento molto superficiale, mio caro Watson, gliel'assicuro. Non gliel'avrei dimostrato richiamando su di esso la sua attenzione se lei l'altro giorno non si fosse mostrato incredulo in proposito. Ma ho qui tra le mani un problema che potrebbe essere di soluzione assai più difficile che non il mio modesto saggio di lettura del pensiero. Ha osservato nel giornale un breve paragrafo relativo all'insolito contenuto di un pacco spedito per posta alla signorina Cushing, abitante a Cross Street Croydon?

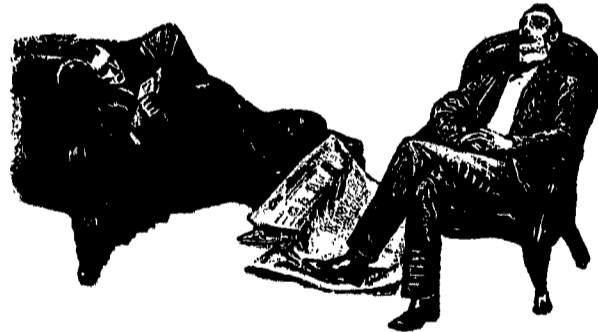
- No, non ho visto nulla.

- Ah! Deve esserle sfuggito. Mi butti un momento il giornale. Ecco qua, proprio sotto la colonna finanziaria. Vuole avere la bontà di leggermelo ad alta voce?

Raccolsi il giornale che intanto mi era stato restituito e lessi il paragrafo indicato. Era intitolato: «Un pacco macabro».

La signorina Susanna Cushing abitante a Croydon in Cross Street, è stata vittima di quel che deve essere considerato uno scherzo di particolare cattivo gusto, a meno che al fatto non sia annesso un significato più sinistro. Alle due di ieri pomeriggio le fu recapitato dal postino un pacchetto avvolto in carta marrone. Nel pacchetto era contenuta una scatola di

Rendendomi conto che Holmes era troppo assorto nei suoi pensieri per dedicarsi ad una conversazione mi ero abbandonato a una malinconica meditazione.



## «Impronte»

## Dalla Bibbia a Poe

CECCHÉ ne pensi il dottor Watson, la biblioteca di Sherlock Holmes è varia e composta. Il biografo riteneva in Holmes nulla la conoscenza della letteratura - di quella alta, certo! - e immensa la conoscenza della letteratura criminale, grazie a cui «pare che sia al corrente nei minimi particolari di tutti gli orrori perpetrati in questo secolo». Ma, ci chiediamo, scoprendo qui Holmes assorto nella lettura di Poe, perdersi nelle fosche trame di Auguste Dupin vale ad approfondire la competenza criminologica (una sorta di aggiornamento professionale) oppure a divertire e stimolare la parte nobile dell'intelletto (una specie di riposo del guerriero)? Se il dubbio è, solo in questa circostanza, irrisolvibile, tutto diviene chiaro leggendo le altre avventure holmesiane. Lo troviamo, infatti, alle prese con l'Enciclopedia araldica e quella americana, gli Annali di Criminologia, il Whitaker's Almanack, il Crockford's Clerical Directory, cioè con testi di consultazione indispensabili nella professione. Troviamo anche una Bibbia, nei suoi scaffali, ma la cosa non ci sorprende. La sorpresa, lieta quant'altre mai, è di trovarli tra le mani non solo Poe, ma anche Petrarca, Meredith, Shakespeare, e sulle labbra brani e motti di Alcuino, Tacito, Flaubert, Haliz, Goethe, Balzac, Keats. Solo Watson non se ne accorge e attribuisce probabilmente a snobismo inguaribile il gesto d'amore con cui Holmes gli scarta in Baker Street un acquisto d'occasione sulle bancarelle degli antiquari londinesi, il *De Jure inter Gentes*, stampato a Liegi nel lontano 1642. □ Aurelio Minonne

cartone riempita a sua volta di sale di cucina. Nel vuotare la scatola la signorina Cushing faceva con orrore la scoperta che tra il sale erano nascoste due orecchie umane, apparentemente recise di fresco. La scatola era stata spedita per pacco postale da Belfast la mattina innanzi. Non vi è alcuna indicazione, naturalmente, del mittente, e la cosa è tanto più misteriosa in quanto la signorina Cushing, che è nubile e sui cinquant'anni, ha sempre condotto una vita molto ritirata, e ha così poche conoscenze e così scarsi corrispondenti che per lei è un vero avvenimento ricevere alcunché a mezzo posta. Tuttavia alcuni anni fa, mentre abitava a Penge, essa aveva affittato camere a tre giovani studenti di medicina che era stata poi costretta a sfrattare a motivo delle loro abitudini rumorose e irregolari.

Oriundo  
dell'Irlanda del Nord

La polizia è del parere che questo oltaggio può essere stato inflitto alla signorina Cushing da parte di quei giovanisti che certo dovevano covare contro di lei qualche rancore, e che probabilmente speravano di spaventarla inviando siffatti relliti da sala anatomica. Tale teoria sembra avere qualche probabilità di concretezza per il fatto che uno degli studenti era oriundo dell'Irlanda del Nord e anzi pare proprio di Belfast, come la signorina Cushing crede di poter sostenere. Frattanto la polizia si sta attivamente occupando della cosa e il caso è stato affidato al signor Lestrade, uno dei nostri funzionari investigativi più intelligenti.

- Questo per quel che riguarda il *Daily Chronicle* - disse Holmes mentre io finivo di leggere. - E adesso veniamo al nostro amico Lestrade. Ho avuto da lui un biglietto stamane, in cui mi dice: «Ho l'impressione che questo caso sia molto di suo gusto. Noi abbiamo ferma fiducia di risolvere la cosa, ma troviamo una certa difficoltà a mettere le mani su qualche elemento concreto. Abbiamo naturalmente telegrafato all'ufficio postale di Belfast, ma laggiù, in quel giorno appunto, sono stati consegnati molti pacchi, perciò non hanno la possibilità di identificare questo pacco particolare o di ricordare il mittente. La scatola è una scatola di tabacco al miele da mezza libbra, e non può

perciò fornirci alcun indizio speciale. Secondo me l'ipotesi dello studente di medicina sembra ancora la più attendibile, ma se lei avesse qualche oretta di tempo da dedicarmi sarei ben lieto di accompagnarla laggiù. Mi troverà per tutta la giornata o alla casa oppure al posto di polizia». Che ne dice, Watson? Si sente di affrontare il caldo e di venire con me fino a Croydon nella incerta speranza di aggiungere un altro eventuale aneddoto ai suoi annali?

- Ero impaziente di fare qualcosa.

- Eccola dunque accontentata! Chiami il portiere e gli dica di andarci a prendere una vettura. Io sarò pronto tra un istante; il tempo di cambiarmi e di riempire il mio portasigarette.

Mentre eravamo in treno scese un acquazzone, e perciò trovammo l'afa assai meno opprimente a Croydon che non in città. Holmes si era fatto precedere da un telegramma di modo che trovammo ad attenderci alla stazione Lestrade, nervoso, vivace e con più che mal la sua aria di furetto. Una passeggiata di cinque minuti ci portò in Cross Street, all'abitazione della signorina Cushing.

Cross Street era una lunghissima strada formata di due file di case in mattoni a due piani, linde e ben tenute, con gradini di pietra bianca e gruppetti di donne in grembiule, cicalanti sulle soglie. A mezzavia Lestrade si fermò e bussò ad un uscio che venne aperto da una giovane domestica. La signorina Cushing era seduta nella stanza principale, dove fummo fatti entrare. Era una donna dal viso placido, dagli occhi grandi e dolci e dai capelli brizzolati che le formavano ala sulle tempie. Teneva in grembo un copridivano, già quasi tutto ricamato, e un pannello di sete colorate era posato su uno sgabello accanto a lei.

- Quelle cose orrende sono fuori nella serra - disse, come vide Lestrade. - E le sarei grata se le portasse via definitivamente.

- È quel che farò subito, signorine: le ho tenute soltanto per mostrarle in sua presenza al mio amico signor Holmes.

- E perché in mia presenza?

- Nel caso egli desiderasse porle qualche domanda.

- A che scopo interrogarmi quando le ho già detto e ripetuto ch'io non ne so assolutamente nulla?

- Lei ha perfettamente ragione, signorine - intervenne Holmes col suo tono suadente. - Sono certo che è già stata anche troppo tediata per causa di questa incresciosa faccenda.

- Proprio così, caro signore! Io sono una donna tranquilla e conduco vita ritirata. È terribile per me vedere il mio nome sui giornali e trovarmi la polizia in casa. Non voglio che quelle cose restino qui, signor Lestrade. Se desidera vederle deve andare fuori nella serra.

Questa non era che una modesta tettoia, posta nell'angolo giardino che correva dietro la casa. Lestrade si avvicinò a una panca e ne tolse una scatola di cartone giallo avvolta in un pezzo di carta marrone e legata con una funicella. Al termine del sentiero vi era una panchina e lì ci sedemmo tutti e tre, mentre Holmes esaminava ad uno ad uno gli oggetti che Lestrade gli aveva consegnato.

- Quella cordicella presenta un estremo interesse - osservò, tendendola alla luce e annusandola. - Che ne pensa lei di questa corda, Lestrade?

- È stata incatramata.

- Precisamente: è un pezzo di spago incatramato. Avrà anche notato senza dubbio che la signorina Cushing lo ha tagliato con le forbici, come si può capire dalla doppia sfangiatura a ciascun capo. Questo è un particolare molto importante.

- Io non riesco a vederne l'importanza - obiettò Lestrade.

- L'importanza consiste nel fatto che il nodo non è stato toccato: ora questo nodo è caratteristico.

- È stato legato con molta precisione. Anch'io lo avevo notato - disse con tono compiacente Lestrade.

- Questo dunque per quel che riguarda lo spago - riprese Holmes sorridendo; - e adesso passiamo all'involucro della scatola. È carta marrone con uno spiccato odore di caffè. Come? Non lo ha avvertito? Secondo me si sente benissimo. L'indirizzo è scritto in stampatello a caratteri piuttosto irregolari: «Signorina S. Cushing, Cross Street, Croydon». È stato vergato con una penna a punta larga, e un inchiostro di qualità assai scadente. La parola Croydon è stata in origine scritta con una *i* cambiata poi in *y*. Il pacco perciò è stato spedito da un uomo, lo stampatello indica distintamente una grafia maschile, di educazione limitata e non pratico della città di Croydon. Sin qui tutto bene! La scatola è una scatola gialla di concia al miele da mezza libbra, senza nulla che la caratterizzi, tranne due impronte di pollice nell'angolo inferiore sinistro. È riempita di sale grezzo, della qualità usata per la conservazione delle pelli e per altri prodotti commerciali del tipo più scadente. Ed ecco che in questo tutt'altro che soffice letto sono stati adagiati i due singolarissimi messaggi.

Due orecchie  
diverse

Così dicendo prese le due orecchie e posandole su una tavoletta che si era posta sulle ginocchia le esaminò minutamente, mentre io e Lestrade, chini su di lui, guardavamo alternativamente ora quelle impressionanti reliquie ora la faccia pensosa e intenta del nostro compagno. Infine questi ripose nuovamente i macabri oggetti nella scatola e rimase seduto per qualche tempo, immerso in profonda meditazione.

- Lei avrà già notato, certamente, che quelle due orecchie non sono uguali - disse infine.

- Sì, lo avevo notato; ma se si tratta di uno scherzo di cattivo gusto da parte di qualche studente è facile che possano essere state sottratte dalla sala anatomica due orecchie diverse e spedite come paio.

- Infatti, ma qui non si tratta di uno scherzo.

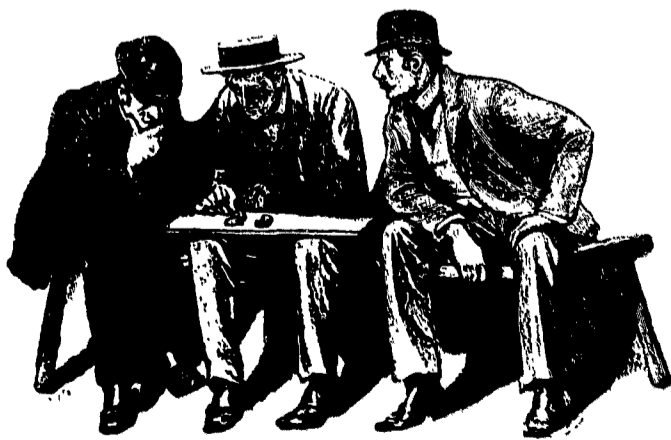
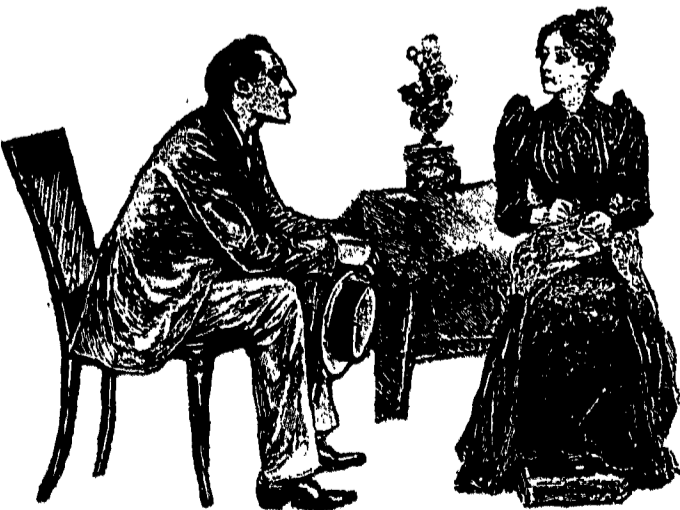
- Ne è ben sicuro?

- Le apparenze sono fortemente a sfavore di questa tesi. I cadaveri delle sale anatomiche sono normalmente iniettati di un liquido atto a conservarli. Ora queste orecchie non recano alcuna traccia di tale preparato e per giunta sono fresche. Sono state mozate con uno strumento smussato, il che non sarebbe avvenuto se fossero state recise ad opera di uno studente. Inoltre una mente medica non avrebbe certamente pensato al sale grezzo, come sostanza preservante, ma piuttosto all'alcol rettificato o all'acido fenico. Ripeto che qui non si tratta di uno scherzo, e noi ci troviamo sulle orme di un delitto molto grave. (Continua)

Domani la seconda puntata.

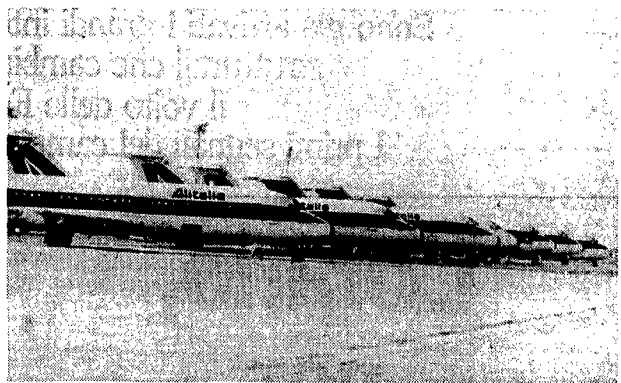
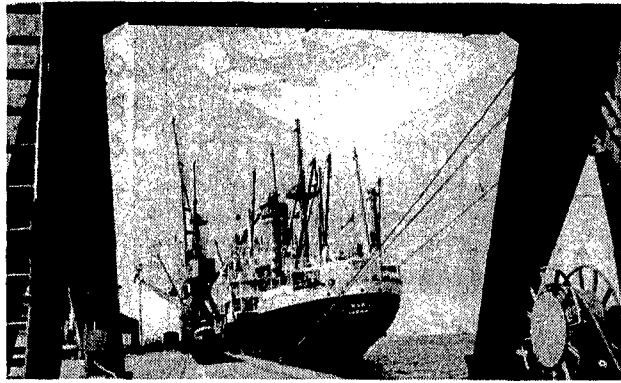
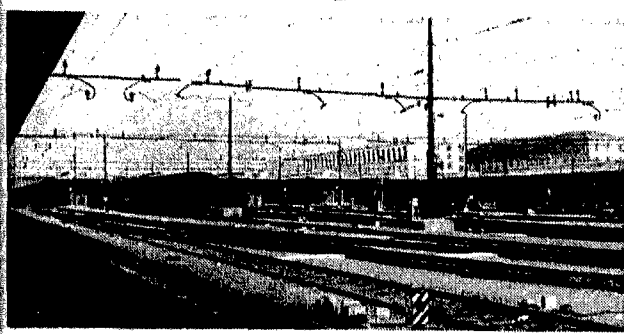
Prese le due orecchie e posandole su una tavoletta che si era posta sulle ginocchia le esaminò minutamente, mentre io e Lestrade chini su di lui guardavamo ora quelle impressionanti reliquie ora la faccia pensosa e intenta del nostro compagno.

La signorina Cushing era seduta nella stanza principale dove fummo fatti entrare. Era una donna dal viso placido, dagli occhi grandi e dolci e dai capelli brizzolati che le formavano ala sulle tempie.





Speciale trasporti



Lucio Libertini su trasporti, territorio e ambiente

# Una rivoluzione necessaria

Le questioni che si pongono al nuovo Parlamento: per il responsabile del settore Trasporti, casa e infrastrutture della Direzione del Pci, Libertini, occorre realizzare una radicale modifica del sistema dei trasporti che risponda all'esigenza di ridurre i costi, salvaguardare l'ambiente e il territorio, risparmiare quote consistenti di energia. Ciò sarà possibile se si passa ad un nuovo sistema di tra-

sporti integrato e intermodale e che sia riequilibrato nettamente verso le ferrovie e il mare. Si tratta, in concreto, di spostare quote assai consistenti di traffico dalla strada alla rotaia e al cabotaggio. Il Tirreno e l'Adriatico vanno usati come grandi canali navigabili. Perché in questi giorni si parla di appalti Fs e non di quelli stradali, ancora più scandalosi? Il significato della riforma.

strumenti non disprezzabili, perché ora vi sono investimenti seri per le ferrovie, perché è stata avviata la costruzione di quella nuova legge 151 (Fondo nazionale trasporti) che può essere lo strumento per una nuova politica dei trasporti nelle aree urbane e su scala regionale. Lo schema del Piano generale dei trasporti, che deve essere ora riempito da progetti concreti, va nella giusta direzione pur se in misura insufficiente. Ma sono stati approvati provvedimenti contraddittori con queste scelte (per esempio il piano autostradale), e i provvedimenti positivi non si attuano, o si attuano male. In alcune città le amministrazioni di sinistra, operando contro tendenza e senza appoggi dello Stato, hanno compiuto delle scelte importanti, ma necessariamente parziali. Non siamo a zero, ma non siamo neppure a mezzo del guado: siamo proprio all'inizio del guado.

Il voto del 14 giugno ha certamente indebolito la riforma dei trasporti, perché ha consolidato le forze che in prevalenza sostengono questo sistema, e ha ridotto la forza del Pci, perno della riforma. Di più, temo che si accresca la divaricazione tra le grandi forze politiche che non vogliono cambiare strada e il velleitarismo di piccoli gruppi: qui si instaura una dialettica perversa che non favorisce davvero le concrete e grandi soluzioni innovative. Ma ci sono anche elementi positivi, al di là della frammentazione e della riduzione numerica della forza della sinistra in listarelle e in gruppetti. C'è una crescita della coscienza ecologica che aiuta la causa della riforma: e, se noi teniamo saldo il timone sulla rotta giusta e facciamo la nostra parte, anche posizioni utopistiche possono essere utili, sono uno stimolo utile. E, soprattutto, vi è la forza delle cose, la forza delle contraddizioni, e la coscienza crescente che ne ha l'opinione pubblica.

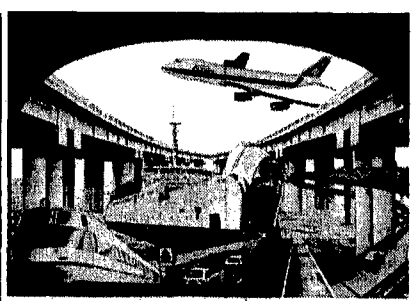
Un'ultima domanda. Il rilancio ferroviario è stato un obiettivo essenziale del Pci. Sono stati ottenuti, l'hai detto, grandi investimenti e una legge di riforma. Ma non si vedono risultati, e anzi le ferrovie in questi giorni sono al centro di una sorta di scandalo nazionale. Quale giudizio si deve dare di tutto ciò?

ne mancano molti decisi perfino nel 1981 abbiamo avuto molta pazienza con il nuovo Ente, nella sua prima fase di fondazione, ma ora questa pazienza si è esaurita. Per questo abbiamo chiesto un dibattito a tutto campo, in Parlamento, sulla situazione ferroviaria e punteremo mesorabilmente il dito su difetti, limiti, ritardi. So bene - conclude Libertini - che questi problemi sono usati strumentalmente da chi vuole in realtà bloccare il rilancio delle ferrovie. Significativi sono gli attacchi di certi giornali, che poi tacciono su tutto quel che di gravissimo accade nel campo dell'auto e delle autostrade. Significativo che, invece di fare emergere i veri vizi dell'Ente Fs, lo si accusi di fare la pubblicità, come fa ogni altra azienda seria, dalla Fiat all'Alitalia. Ma una critica forte all'Ente, indirizzata in modo costruttivo, condotta insieme alla battaglia contro il grande scandalo autostradale aiuterà le ferrovie più della tolleranza. È ora di cambiare, e la nostra lotta sarà incisiva in questa direzione.

CLAUDIO NOTARI

Quali problemi si pongono nella nuova legislatura per il sistema dei trasporti e la sua incidenza sul territorio e sull'ambiente? Ne ragioniamo con il senatore Lucio Libertini, responsabile del settore trasporti, casa, territorio e infrastrutture della Direzione comunista, chiedendogli anche quali siano i terminali nei quali il Pci affronta questo nodo complesso di problemi.

to), ma con le ferrovie, i metri pesanti e leggeri, i sistemi di trasporto integrato e intermodale che si sconfiggerà il totale predominio della motorizzazione privata nelle maggiori aree urbane.



Ereditiamo dalla nuova legislatura la grande questione che avevamo posto con iniziative di legge, programmi, proposte politiche: un'azione che si è concretata con l'astruzionismo e il carattere retrogrado del pentapartito, anche se su questo terreno si erano realizzate convergenze con forze di sinistra esterne ed interne al governo. Occorre realizzare una radicale modifica del sistema dei trasporti, che risponda alla triplice esigenza di ridurre i costi, salvaguardare l'ambiente e il territorio, risparmiare quote consistenti di energia. Queste tre esigenze, come si sa, possono essere salvaguardate se si passa ad un nuovo sistema di trasporti integrato e intermodale, e che sia riequilibrato nettamente verso le ferrovie e il mare. Si tratta, in sostanza, di spostare quote assai consistenti di traffico dalla strada alla ferrovia e al cabotaggio (ossia il Tirreno e l'Adriatico come grandi canali navigabili); e di instaurare una programmazione e un sistema che evitino duplicazioni tra i vari modi di trasporto. Ad esempio non ha nessun senso che un camion vada su strada dalla Sicilia a Milano. Dunque è assai più opportuno che esso, o ancora meglio la sua cassa, faccia il viaggio essenzialmente su nave o su treno (o parte su nave e parte su treno) e che la gomma sia usata solo per le congiunzioni terminali. Se si adottassero certe soluzioni sarebbero eliminate molte cause della congestione, i costi dei trasporti (che incidono dal 6% al 22% sui prodotti finiti) verrebbero compensati su scala internazionale, e si risparmierebbe tanta energia quanto ne producono le centrali nucleari delle quali si è discusso in questi anni.

Tutto ciò richiede opere, investimenti. Non ti sembra?

Certamente, senza massicci investimenti e grandi opere quella svolta non avverrà. Solo piccoli gruppi di estremisti possono immaginare che il problema si risolva con i divieti. Milioni di persone hanno crescenti esigenze di mobilità, e queste o sono soddisfatte con l'attuale sistema, andando incontro a congestioni paurose, e sprechi economici ed energetici, o richiedono sistemi alternativi che non si costruiscono con la bacchetta magica. E quando parliamo di nuova qualità dello sviluppo questo precisamente intendiamo.

A questo proposito, quale giudizio dai di coloro che vorrebbero bloccare ogni costruzione viaria?

È una richiesta priva di senso, perché la rete viaria ha bisogno di importanti razionalizzazioni, anche in ragione di intollerabili strozzature. La richiesta giusta è che la rete viaria sia razionalizzata, nel quadro di un programma complessivo che preveda non un aumento del traffico su strada, ma una sua riduzione percentuale a favore delle ferrovie e del mare. È questo già un obiettivo gigantesco, come sa chiunque conosca le cifre e il loro valore. Dati gli aumenti dei flussi di traffico, se le ferrovie si adoperassero in dieci anni il trasporto merci (da 18 a 36 miliardi di tonnellate chilometro) la percentuale del traffico viario diminuirebbe di poco, e quel traffico crescerebbe in assoluto. Eppure il raddoppio del potenziale ferroviario di trasporto, per il quale ci battiamo, è già un obiettivo che richiede un immenso sforzo. Il problema concreto che dobbiamo fronteggiare è come bloccare il massiccio tentativo di rispondere ai problemi del trasporto con un nuovo gigantesco piano autostradale. Ciò può essere fatto solo sviluppando scelte alternative ferroviarie, marittime, idroviarie, e razionalizzando poi la rete viaria. Se ci arroccassimo nei vetri assottigliati saremmo solo travolti dalla forza delle cose. Ci nutriremo di frasi ad effetto e la realtà andrebbe in direzione opposta.

Ma lungo questa direzione quali risultati sono stati o saranno raggiunti? Non mi sembra si possano vantare grandi successi.

I risultati sono modesti, non proporzionati al nostro impegno, alle nostre lotte, ai nostri progetti. Abbiamo ottenuto

## Gli scioperi nei servizi: non serve l'autoritarismo

La moltiplicazione degli scioperi nei trasporti, promossi da una grande quantità di organizzazioni diverse, anche assai piccole e corporative, ha riproposto all'opinione pubblica il tema della regolamentazione del diritto di sciopero. Da più parti si avanzano proposte, e il segretario della Uil, Benvenuto, chiede addirittura la regolamentazione per legge, subito. Sono di fronte due diritti, di pari intensità e fondatezza: il diritto di sciopero, cardine di un sistema democratico, e il diritto dei cittadini ad usufruire di servizi vitali con continuità e certezza, senza rimanere di continuo ostaggio delle decisioni di piccole minoranze. Quei due diritti vanno entrambi salvaguardati. Difficile e importante è stabilire il loro punto di equilibrio. L'idea di risolvere tutto con un intervento drastico che dall'alto, per legge, delinea la gabbia entro la quale si esercita il diritto di sciopero, è, prima di tutto, velleitaria. Una soluzione di questo genere, prima di andare in porto, susciterebbe un putiferio assai maggiore di quello che si vorrebbe evitare, e, successivamente, si scontrerebbe con una opposizione che può usare mille mezzi regolamentari e non regolamentari, letali per i servizi. È una strada che ha una sola logica, reazionaria: una progressiva escalation di repressioni al cui termine vi sono sostanziali limitazioni della democrazia.

Se si vuol rimanere nel terreno democratico, la sola via è invece quella di partire dal consenso: una via faticosa, come è sempre in democrazia, ma priva di quei rischi. Si dice: si ma i codici di autoregolamentazione esistono e non funzionano, sono una esperienza fallita. Ed invece ad una vera e propria autoregolamentazione non siamo ancora pervenuti. Ai codici in vigore, adottati in alcuni contratti di categoria, mancano due requisiti essenziali: il consenso attivo e partecipato di tutti i lavoratori, e le norme che regolamentano i doveri della controparte, le cui gravi inadempienze sono spesso la causa essenziale degli scioperi. Rimane dunque da percorrere la strada maestra, della quale si parla da alcuni anni: definizione dei codici, che comprendono norme precise per la controparte, e consultazione tra i lavoratori conclusa da un referendum. L'approvazione dei codici, in questo caso, deve avvenire con il voto, e con una maggioranza assai qualificata (non il 51% né il 60%). Ciò richiede naturalmente una reale battaglia politica tra i lavoratori, alla base, e il ristabilimento di un effettivo rapporto di fiducia tra lavoratori e sindacato.

Il nodo centrale è l'orientamento dei lavoratori. Sino a che tanti di essi continueranno a vedere nell'autoregolamentazione un capio che si vuol mettere loro al collo per limitare il potere contrattuale, e alimentano questo sospetto con la sfiducia nei sindacati, quel nodo non sarà sciolto. Benvenuto, prima di invocare la legge, dovrebbe porsi il problema della rappresentatività del sindacato, davvero scarsa in tanti settori.

L'autoregolamentazione - ecco il punto - non deve essere vista come un sacrificio che i lavoratori dei servizi fanno sull'altare degli interessi dell'utente, sapendo poi che questo sacrificio va ad alimentare l'arroganza e le inadempienze della controparte. Occorre invece collocarla come un momento di un grande movimento di lotta e rivendicativo, che ha bisogno della comprensione degli utenti e perfino del loro appoggio: che deve trovare forme di iniziativa incisiva che non sono sempre e necessariamente lo sciopero ma siano davvero cogenti per la controparte, e non si ribaltino come un boomerang sui lavoratori. Ciò che consentirà di sciogliere i nodi è la chiarezza sulla strategia rivendicativa, l'aderenza del sindacato alla realtà del lavoro, e quindi la comprensione degli interessi generali al di là degli episodi. Non capire che gli scioperi selvaggi nei servizi sono espressione della crisi e del degrado della società (che si è espresso anche nella frammentazione, spesso assurda, del voto) e della crisi di fiducia tra i lavoratori, le istituzioni e anche le loro istituzioni, vuol dire avviarsi in una crisi che interventi autoritari possono solo aggravare.

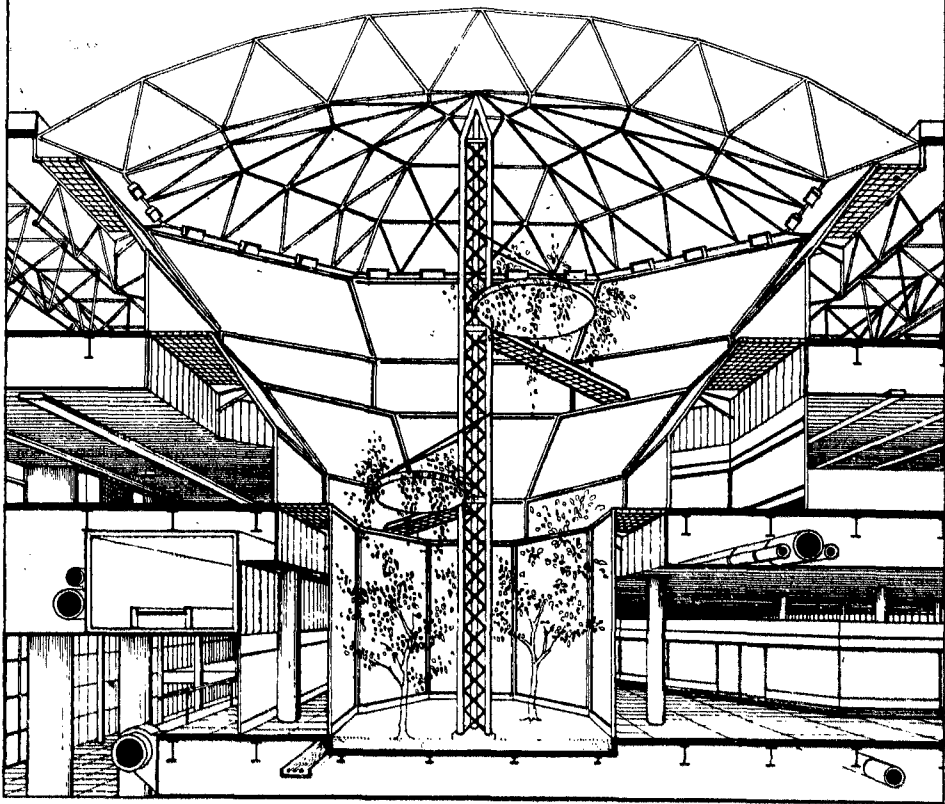
Quali prospettive vi sono, a questo punto, e dopo il voto del 14 giugno?



Società Esercizi Aeroportuali spa  
Aeroporti di Milano Linate  
Milano Malpensa

## MALPENSA 2000

L'infinito futuro degli aeroporti



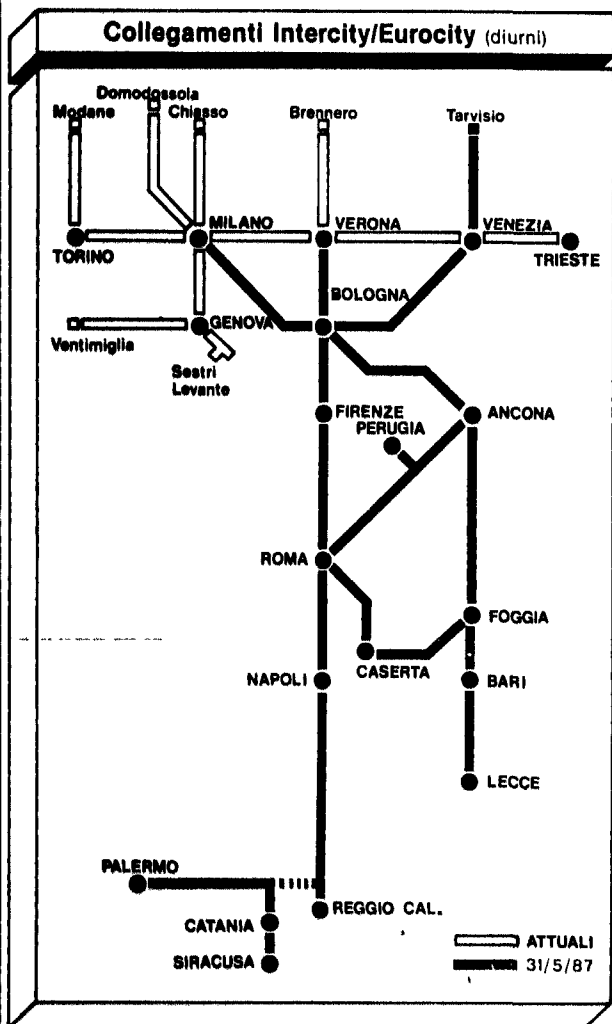
Sono già arrivati i grandi interventi strutturali che cambieranno il volto delle Ferrovie. I primi segnali del cambiamento



Qualcosa sta cambiando nell'informazione con l'istallazione di distributori automatici di notizie che arrivano anche a domicilio

# L'orario, per cominciare

# Merci: operazione recupero



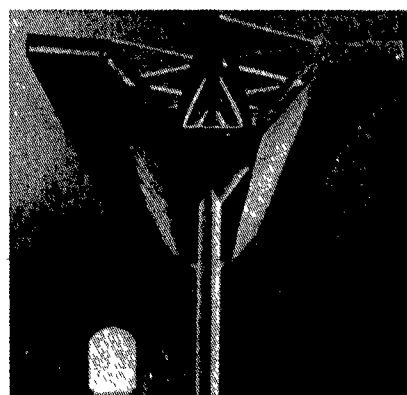
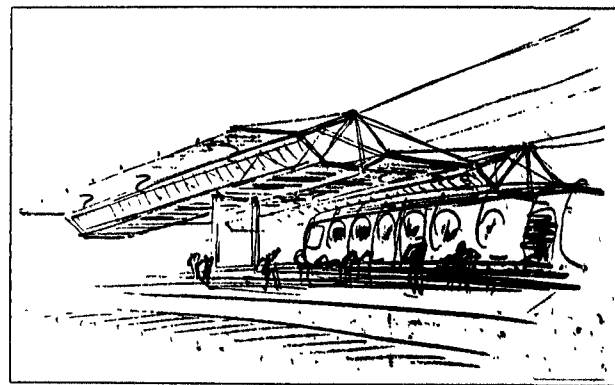
Prospetto comparativo durata inoltro alcuni treni, orario 1986/87 e 1987/88

Torino P.N./Villa S.G.	3h 12'
Torino Orb./Villa S.G.	3h 59'
Milano P.R./Villa S.G.	4h 24'
Brennero/Bologna Rav.	3h 47'
Padova C.M./Villa S.G.	3h 12'
Palermo/Messina	3h 04'
Modane/Melzo	2h 08'
Milano Rog./Modane	2h 17'
Milano Orb./Cassino	2h 05'
Torino Orb./Fiumetorto	6h 47'
Bari Lam./Milano Rog.	3h 19'
Canicattì/Modane	3h 08'
Villa S.G./Bologna Rav.	3h 30'
Villa L.I./Modane (tr. 57172)	5h 22'
Villa L.I./Modane (tr. 57174)	4h 35'
Bari Lam./Bologna Rav.	3h 15'
Villa S.G./Bologna Rav.	2h 56'
Villa S.G./Villa L.I.	2h 58'
Alessandria S./Roma S.M.	2h 35'
Napoli S.M./Bologna S.D.	2h 14'
Genova Samp. S./Napoli S.M.	2h 19'

*\*le cifre rappresentano l'economia rispetto all'orario 86/87*

**Economie rispetto all'orario 86/87**

**Durata inoltro con l'orario 87/88**



Schizzi e modelli delle pensiline delle stazioni esterne del Passante progettate da Angelo Mangiarotti. Più che all'aspetto monumentale si è pensato all'efficienza

# Le stazioni per dirlo

I grandi interventi strutturali che cambieranno il volto delle ferrovie italiane sono già avviati e produrranno i loro effetti nel giro di pochi anni. Ma intanto i primi positivi segnali del cambiamento in atto sono già contenuti nel nuovo orario ferroviario in vigore dal 31 maggio scorso. Segnali importanti perché da sempre l'orario è lo specchio più immediato e veritiero dell'intero sistema ferroviario.

Nella stesura del nuovo orario sono stati adottati i più moderni criteri di gestione al fine di raggiungere la massima utilizzazione delle risorse disponibili. Ma, soprattutto, sono stati introdotti principi di flessibilità per adeguare l'offerta alle diverse esigenze del mercato. Le novità più consistenti per quanto riguarda il settore viaggiatori, si chiamano Intercity, Eurocity, Cadenzamento. Più in generale è stata prevista una migliore inasprimento del treno e delle fermate, una maggiore attenzione alle caratteristiche dei diversi tipi di traffico (nazionale, interregionale, locale), non più visti in maniera conflittuale ma integrata.

L'obiettivo ultimo è di offrire servizi Intercity su tutte le principali relazioni della rete, con l'assetto del Sistema Alta Velocità sul l'asse Milano-Roma-Napoli, il cui completamento è previsto per il 1991-92. Fino a quella data, l'intensificazione della rete IC ricalcherà gli itinerari delle principali correnti di traffico, con la segmentazione dei servizi nei cosiddetti

«nodi» dove se ne verifica la rottura. Con il nuovo orario, dove il servizio cadenzato è già in funzione, l'offerta è su uno o due livelli così concepiti: sulle linee Milano-Roma, Roma-Venezia e Roma-Ancona i treni IC garantiscono il servizio per le relazioni d'estremità a lungo percorso e quelle fra le stazioni nodali intermedie, mentre il traffico affluente, regionale e interregionale, viene assicurato da treni diretti. La rete Intercity, dunque, soprattutto dove coincide con la rete cadenzata, si configura come un vero e proprio sistema di trasporto: relazioni a medio-lunga percorrenza collegate, in una o più località cerniera, con centri intermedi. Tale sistema determina una serie di conseguenze positive per chi opera e per chi viaggia: ripetizione sistematica delle stesse situazioni di circolazione, riduzione delle possibilità di «conflitto» fra treni di diverso livello, superamento del concetto di coincidenza e circoscrizione dell'effetto ritardo, specializzazione dei collegamenti e così via.

E i tempi di percorrenza? Abbastanza concorrenziali, almeno sulle relazioni fondamentali. Per avere risultati ancora migliori bisognerà aspettare i primi anni novanta, ma intanto, già da ora, cominciano a delinearsi i primi effetti di velocizzazione, flessibilità, qualità del servizio. Tutto contenuto nel nuovo orario: un primo passo verso quello che è considerato l'obiettivo degli anni novanta, il treno ideale che tutti auspichiamo.

Chi la detto che non si può cambiare la storia? Eppure, il 3 ottobre 1839, quando la famiglia reale borbonica inaugurò trionfalmente la Napoli-Portici, la prima strada ferrata italiana, sembrava che i giochi fossero fatti. La strada sembrava segnata. Per capirlo basta un paragone. Qualche anno prima, esattamente il 27 settembre 1825, in Inghilterra era stata inaugurata la prima ferrovia della storia. Ma mentre fra Napoli e Portici il treno serviva a trasportare i dignitari di corte e i sovrani, in Inghilterra il primo convoglio copriva il percorso Stockton-Darlington con i vagoni stipati di operai e la destinazione principale era far affluire sulle banchine del porto il carbone estratto dai giacimenti del Durham. Come dire che in Italia il treno ha scelto subito i viaggiatori, mentre in Inghilterra (come sarà poi per tanti altri paesi) la scelta è stata per le merci.

Ma la storia, appunto, si può riscrivere. Come? Ad esempio, cominciando a riequilibrare una bilancia che per un secolo e mezzo ha visto il destino del traffico merci nazionale condizionato pesantemente dall'ombra lunga della Napoli-Portici.

Un importante passo verso questo riequilibrio è senz'altro l'orario merci '87-'88. Prima di tutto con l'affermazione di una questione di principio: il traffico merci non viene più considerato traffico residuale, in cui i mezzi, il personale, i servizi possono essere distolti per soddisfare eventuali e improvvise esigenze del traffico viaggiatori. L'offerta presentata è di una rete di treni di qualità che si integrano armonicamente col reticolo dei treni viaggiatori. Non li condizionano, ma neppure ne dipendono. L'idea chiave di questa nuova strategia è di uscire da uno schema rigido d'orario. Nel caso delle merci, infatti, i flussi di traffico sono soggetti a variabili imprevedibili: economiche e di mercato. I flussi sono forte-

mente condizionati anche da fattori climatici (ad esempio nella produzione ortofrutticola). Le fluttuazioni della domanda, insomma, hanno consigliato di continuare a predisporre un'offerta inutilmente bloccata, magari modellata su risultati forzatamente inattendibili. Alla base del nuovo orario c'è invece una diversa attenzione alle esigenze della clientela, verificate attraverso apposite ricerche di mercato condotte a livello nazionale e regionale. Ed anche a fronte di una più esatta ricognizione della domanda potenziale e reale del mercato, resta comunque aperto un margine di flessibilità indispensabile per fronteggiare una quota di traffico imprevisto e imprevedibile. A tale fine è stata istituita una «riserva» di treni straordinari merci.

Ulteriore novità, rompendo le abitudini del passato, è che da quest'anno le Fs lanceranno sul mercato dei trasporti un'offerta sicura e regolare anche nei mesi di luglio e settembre, con un incremento dei servizi del 7%. Una generale velocizzazione produrrà infine una riduzione dei tempi di percorrenza che varia da un minimo di una decina di minuti ad un massimo di 4 ore. Insomma, più veloci e potenti, più flessibili alle esigenze del mercato, più capillari nella rete, complessivamente più affidabili, i servizi merci Fs presentano con il nuovo orario molte più chance del passato per gli operatori nazionali e stranieri.

Cambiano i treni, più veloci, più comodi e puntuali, cambia l'orario, cambia il modo di viaggiare. E le stazioni? Sapranno aggiornare la loro funzionalità, rinnovare la propria immagine in sintonia con l'evolversi della «cultura» ferroviaria? Già da tempo le Ferrovie italiane hanno avviato interessanti iniziative per il loro rilancio e per un potenziamento non solo tecnologico e strutturale ma anche, più immediatamente, rappresentativo di un processo di riqualificazione dell'intero servizio ferroviario.

In alcune grandi stazioni il viaggiatore avrà notato quanto il problema dell'informazione al pubblico, spesso carente, sia stato in parte superato con l'istallazione di distributori automatici di notizie che arrivano anche a domicilio grazie ai nuovi sistemi video elettronici (videotel, videotex). Vere e proprie isole di self-service informativo consentono, e consentiranno sempre più, non solo di avere notizie su arrivi, partenze, coincidenze, ma anche sugli alberghi, i programmi culturali, i mezzi di trasporto della città in cui ci si trova: un servizio, questo, che non è a disposizione solo di chi viaggia ma è usufruibile da chiunque, a sottolineare la vocazione socializzante di un edificio pubblico che la città sembra spesso voler dimenticare.

E il rilancio della stazione passa anche attraverso il suo recupero all'ambiente urbano. Alcune recenti iniziative culturali hanno dato prova che gli spazi ferroviari, di notevole suggestione visiva ed emozionale, sono degli eccezionali contenitori per mostre, sfilate di moda, convegni, spettacoli. Ma la stazione non è forse anche il luogo dove ogni giorno transitano più persone che in qualunque altra parte della città? Utenti del treno, frequentatori occasionali o abituali, semplicemente attratti dalla vitalità naturale del luogo? A quelli e a questi le Fs cominciano a offrire occasioni nuove, anche commerciali, per trascorrere il

tempo dell'attesa e non solo quello: a Roma e a Milano, ai generici bazar di chincaglierie e souvenir si sono sostituiti negozi con articoli di qualità che rispondano anche alle esigenze del viaggiatore più ricercato. Ma accanto alla presenza di negozi di media dimensione si prevedono, per l'immediato futuro, strutture di tipo più complesso come drugstore, con settori specializzati anche in generi alimentari, dove sia il viaggiatore che il frequentatore abbiano la certezza di trovare quanto gli è necessario anche dopo le faticose ore venti.

La stazione, insomma, come spazio polifunzionale, dove accanto al «servizio treno» le Fs si preparano a offrire, come un qualsiasi operatore economico, un ventaglio di opportunità nuove connesse con quelle della mobilità ma non solo. Nel giro di pochi anni le aree ferroviarie, collocate il più delle volte nel cuore della città, diventeranno spazi nevralgici non solo per la confluenza di più modalità di trasporto ma anche per la concentrazione di attività commerciali e imprenditoriali: parcheggi, centri direzionali, negozi, alberghi, con il rilancio conseguente delle zone circostanti fino a oggi predilette soprattutto dagli sbandati e dagli emarginati.

Il vento di rinnovamento che soffia ormai sull'intero sistema ferroviario riguarderà anche le stazioni. E con lo stesso obiettivo: offrire finalmente quel livello di qualità del servizio che il paese aspetta da troppi anni.





Viabilità: il Parlamento deve rivedere immediatamente il programma decennale  
Il Pci reclama un effettivo coordinamento del sistema dei trasporti

# Un piano da cambiare

ROMA Al momento di esprimere il parere sullo schema di Piano generale dei trasporti, il Pci ne denunciò i molteplici limiti: l'incompletezza e le carenze di alcune scelte. Fu merito nostro se in tale piano nella sua ultima versione, si sono delimitate in modo meno generico alcune indicazioni di fondo per farne uno strumento utile a condurre un settore cruciale dell'economia nazionale entro una logica di programmazione e a promuovere il passaggio ad un nuovo sistema dei trasporti, integrato e intermodale basato sul rilancio della ferrovia dell'economia marittima e del trasporto urbano. All'inizio della nuova legislatura va subito riaperto un serrato confronto col futuro governo per accelerare l'attuazione di quegli obiettivi traditi in progetti, in finanziamenti in opere.

Nessuna illusione che quei obiettivi siano di facile conseguimento. Conosciamo bene i formidabili interessi in campo, protesi, con ogni mezzo, a salvaguardare e ad accrescere l'attuale schiacciante predominio della strada. Abbiamo ben presenti, e le abbiamo puntualmente denunciate, le gravi contraddizioni tra le opinioni del Pci e l'operare concreto della disolata maggioranza di governo e in particolare del suo ministro dei Lavori Pubblici. Emblematico in tal senso è il monumentale piano decennale della viabilità ispirato al massiccio rilancio del settore autostradale. Contro tutto questo ci siamo battuti e abbiamo proposto nostri progetti alternativi. Qualche risultato è stato ottenuto. Di essi ci sono noti i limiti e la stessa precarietà è proprio questa consapevolezza che ci consiglia di utilizzare quanto di positivo si è conquistato con il Pgt che, in quanto piano processo, può ulteriormente essere migliorato con modifiche e aggiornamenti. Ecco perché vanno evitati i giudizi sommari e i quidam. Non a caso alcune forze politiche a cominciare dalla Dc hanno inteso assegnare al Pgt il significato di una mera esercitazione accademica negandogli la valenza di riferimento cogente per il complessivo flusso di risorse pubbliche e private dirette nei vari comparti del trasporto. Il confronto va spostato ora sulle questioni di merito e questo il modo per non vanificare il positivo che si è strappato per non affossare sin dal suo nascere il tentativo di programmazione, per dare risposte nuove alla accelerata crescita della domanda di trasporto. I temi dell'ambiente, della lotta agli inquinanti, delle risorse territoriali e finanziarie possono contare su nuove attenzioni e sono entrati nel nuovo Parlamento con accresciuta forza e più ampia rappresentatività. Di tutto questo siamo stati parte attiva, ci sentiremo meno isolati rispetto al recente passato, sarà possibile riprendere con rinnovato vigore alcune nostre critiche verso il tipo di sviluppo in atto di cui gli squilibri tra le diverse modalità di trasporto sono espressione tra le più evidenti, e rilanciare le nostre proposte.

È nostro intendimento rimettere in discussione la politica e i programmi di investimento relativi alla viabilità così come definiti dalla precedente maggioranza di governo. L'occasione per fare ciò è ormai prossima.

Le competenti commissioni di Camera e Senato debbono pronunciarsi sull'aggiornamento tecnico-economico del piano decennale della viabilità e sul primo stralcio attuativo dello stesso. Nel mese di luglio, inoltre, l'Anas presenterà il secondo stralcio attuativo a valere per le previsioni

La Camera e il Senato debbono pronunciarsi sull'aggiornamento tecnico-economico del piano decennale della viabilità. Da riscrivere tutto il capitolo delle autostrade. Il Pci per un effettivo coordinamento degli interventi. Il Piano generale dei trasporti è uno strumento utile a condurre un settore cruciale dell'economia nazionale entro una logica di programmazione. Un obiettivo non facile: basta pensare al piano della viabilità ispirato al massiccio rilancio del settore autostradale. Occorrono risposte nuove alla crescita della domanda di trasporto.

postep ad una preventiva rigorosa e vincolante valutazione di impatto ambientale. L'Anas va riformata per recuperare funzionalità ed efficienza, per un rapido e pieno utilizzo delle risorse finanziarie ad essa affidate, per porre rimedio alle gravi carenze (come la progettazione) che sono causa di ritardi e disordine di costi e benefici economici e sociali di ciascuna opera e della relativa priorità. Le risorse che in tal modo verrebbero a liberarsi potrebbero più utilmente essere destinate alla viabilità ordinaria al miglioramento della mobilità nelle aree urbane e alla loro riqualificazione.

Sono questi i temi sui quali il Pci in Parlamento e nel paese esplicherà il proprio impegno. I problemi posti dall'impressionante aumento della motorizzazione privata e dall'abnorme dimensione del trasporto merci su gomma aggravati da un sistema della viabilità ordinaria oggi in gran parte in disarmo e inadeguato, non si risolvono attivando una specie di guerra ideologica.

Il vero terreno su cui agire è quello della programmazione degli interventi nella logica del trasporto integrato e intermodale e dell'offerta di valide alternative alla strada e all'uso del mezzo privato. E questo anche, il modo più serio per conciliare le ragioni dello sviluppo, che comportano una crescita della domanda di mobilità delle persone e delle merci, con quelle del territorio e dell'ambiente.

Non diamo per irrevocabili le scelte già compiute. Esse possono ancora essere capovolte.

Per quanto ci riguarda non ci sentiamo né rassegnati né impotenti. La partita per una diversa politica dei trasporti e di governo del territorio è ancora aperta, anche se gravi (e alcune irreversibili) sono le compromissioni. Può essere vinta se vi sarà un'ampia mobilitazione di forze e intelligenze contro lo spreco delle risorse finanziarie e territoriali e se la cultura della programmazione saprà esprimere una concreta e costruttiva capacità di proposta.

ni di costi e benefici economici e sociali di ciascuna opera e della relativa priorità. Le risorse che in tal modo verrebbero a liberarsi potrebbero più utilmente essere destinate alla viabilità ordinaria al miglioramento della mobilità nelle aree urbane e alla loro riqualificazione.

Sono questi i temi sui quali il Pci in Parlamento e nel paese esplicherà il proprio impegno. I problemi posti dall'impressionante aumento della motorizzazione privata e dall'abnorme dimensione del trasporto merci su gomma aggravati da un sistema della viabilità ordinaria oggi in gran parte in disarmo e inadeguato, non si risolvono attivando una specie di guerra ideologica.

Il vero terreno su cui agire è quello della programmazione degli interventi nella logica del trasporto integrato e intermodale e dell'offerta di valide alternative alla strada e all'uso del mezzo privato. E questo anche, il modo più serio per conciliare le ragioni dello sviluppo, che comportano una crescita della domanda di mobilità delle persone e delle merci, con quelle del territorio e dell'ambiente.

Non diamo per irrevocabili le scelte già compiute. Esse possono ancora essere capovolte.

Per quanto ci riguarda non ci sentiamo né rassegnati né impotenti. La partita per una diversa politica dei trasporti e di governo del territorio è ancora aperta, anche se gravi (e alcune irreversibili) sono le compromissioni. Può essere vinta se vi sarà un'ampia mobilitazione di forze e intelligenze contro lo spreco delle risorse finanziarie e territoriali e se la cultura della programmazione saprà esprimere una concreta e costruttiva capacità di proposta.

ma che in Italia è un settore cruciale e può diventare fondamentale è un sistema complesso, nel quale interagiscono strutture e gestioni portuali, raccordi viari e ferroviari, grandi linee di comunicazione terrestre, flotta, cantieri, negoziati internazionali. È parte dell'economia marittima e, in Italia, l'attuazione di quel progetto di cabotaggio, fermo da anni nei cassetti ministeriali, che dovrebbe trasformare Adriatico e Tirreno in due grandi canali navigabili interni, trasferendo sulle linee navali quelle importanti del traffico merci che oggi ingolfano le nostre strade.

Nel governo si deve cercare una direzione operativa che non può essere quella dell'attuale, obsoleto, ministero della Marina mercantile, ma piuttosto un settore di un nuovo ministero dei Trasporti che, liberato di impropri compiti gestionali, unifichi le competenze e divenga davvero il «cervello pensante» di un sistema complesso. Deve essere definito un programma di sviluppo dell'economia marittima che non si limiti ai porti o alla flotta, ma definisca tutte le componenti del sistema e le loro interazioni.

Da anni i comunisti si battono in questa direzione, con proposte, programmi, leggi. Ma se i risultati sono stati scarsi e perché nel governo si è sempre trovato un muro di gomma fatto non solo di indolenza, pigrizia, burocrazia, ma di precisi e potenti interessi legati a logiche diverse. Ancora nell'ultima Conferenza nazionale dei trasporti, il ministro in carica (Signorile) accolse una nostra non nuova richiesta, fare un primo passo, predeterminare il riparto del traffico tra i vari modi di trasporto, attuare un programma per trasferire dalla strada al cabotaggio il 10% del traffico merci. Ma non ci sono certo da credere. L'economia marittima

MAURIZIO LOTTI



dei livelli di servizio a cominciare dalla sicurezza al completamento dei grandi itinerari longitudinali e trasversali del paese.

L'inseguirsi dei diversi piani e programmi di intervento (ne sono in corso ben quattro) ha determinato un inestricabile groviglio che consente ampi spazi alla autonomia determinata dal governo e dell'Anas e impedisce a Parlamento Regioni Province e Comuni di esercitare una apprezzabile funzione di controllo e di indirizzo. Deve cessare questo gioco delle scatole cinesi tanto caroi vari titolari del ministero dei Lavori Pubblici. Deve essere possibile conoscere in modo certo qualunque sia lo strumento programmatico che prevede la natura di ogni singola opera la fase di progettazione, il suo costo, i finanziamenti assegnati i tempi previsti di esecuzione, la sua redditività e coerenza con la complessiva logica di sistema derivante dalla relazione con le altre modalità di trasporto. Vanno garantite la certezza e la trasparenza delle procedure di affidamento dei lavori con norme che assicurino certezza e possibilità di penetrazione di controlli.

Le opere di maggiore dimensione vanno sempre sot-

to con modifiche e aggiornamenti. Ecco perché vanno evitati i giudizi sommari e i quidam. Non a caso alcune forze politiche a cominciare dalla Dc hanno inteso assegnare al Pgt il significato di una mera esercitazione accademica negandogli la valenza di riferimento cogente per il complessivo flusso di risorse pubbliche e private dirette nei vari comparti del trasporto. Il confronto va spostato ora sulle questioni di merito e questo il modo per non vanificare il positivo che si è strappato per non affossare sin dal suo nascere il tentativo di programmazione, per dare risposte nuove alla accelerata crescita della domanda di trasporto. I temi dell'ambiente, della lotta agli inquinanti, delle risorse territoriali e finanziarie possono contare su nuove attenzioni e sono entrati nel nuovo Parlamento con accresciuta forza e più ampia rappresentatività. Di tutto questo siamo stati parte attiva, ci sentiremo meno isolati rispetto al recente passato, sarà possibile riprendere con rinnovato vigore alcune nostre critiche verso il tipo di sviluppo in atto di cui gli squilibri tra le diverse modalità di trasporto sono espressione tra le più evidenti, e rilanciare le nostre proposte.

È nostro intendimento rimettere in discussione la politica e i programmi di investimento relativi alla viabilità così come definiti dalla precedente maggioranza di governo. L'occasione per fare ciò è ormai prossima.

Le competenti commissioni di Camera e Senato debbono pronunciarsi sull'aggiornamento tecnico-economico del piano decennale della viabilità e sul primo stralcio attuativo dello stesso. Nel mese di luglio, inoltre, l'Anas presenterà il secondo stralcio attuativo a valere per le previsioni

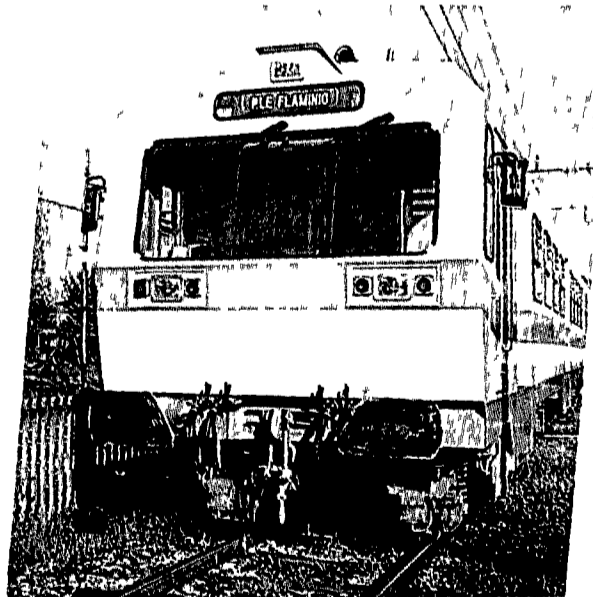
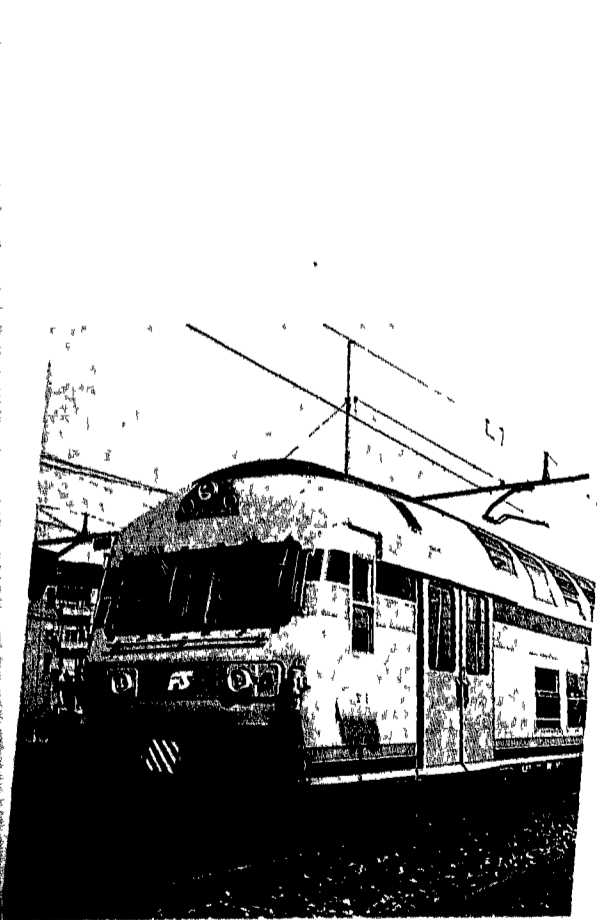
La Camera e il Senato debbono pronunciarsi sull'aggiornamento tecnico-economico del piano decennale della viabilità. Da riscrivere tutto il capitolo delle autostrade. Il Pci per un effettivo coordinamento degli interventi. Il Piano generale dei trasporti è uno strumento utile a condurre un settore cruciale dell'economia nazionale entro una logica di programmazione. Un obiettivo non facile: basta pensare al piano della viabilità ispirato al massiccio rilancio del settore autostradale. Occorrono risposte nuove alla crescita della domanda di trasporto.

ma che in Italia è un settore cruciale e può diventare fondamentale è un sistema complesso, nel quale interagiscono strutture e gestioni portuali, raccordi viari e ferroviari, grandi linee di comunicazione terrestre, flotta, cantieri, negoziati internazionali. È parte dell'economia marittima e, in Italia, l'attuazione di quel progetto di cabotaggio, fermo da anni nei cassetti ministeriali, che dovrebbe trasformare Adriatico e Tirreno in due grandi canali navigabili interni, trasferendo sulle linee navali quelle importanti del traffico merci che oggi ingolfano le nostre strade.

Nel governo si deve cercare una direzione operativa che non può essere quella dell'attuale, obsoleto, ministero della Marina mercantile, ma piuttosto un settore di un nuovo ministero dei Trasporti che, liberato di impropri compiti gestionali, unifichi le competenze e divenga davvero il «cervello pensante» di un sistema complesso. Deve essere definito un programma di sviluppo dell'economia marittima che non si limiti ai porti o alla flotta, ma definisca tutte le componenti del sistema e le loro interazioni.

Da anni i comunisti si battono in questa direzione, con proposte, programmi, leggi. Ma se i risultati sono stati scarsi e perché nel governo si è sempre trovato un muro di gomma fatto non solo di indolenza, pigrizia, burocrazia, ma di precisi e potenti interessi legati a logiche diverse. Ancora nell'ultima Conferenza nazionale dei trasporti, il ministro in carica (Signorile) accolse una nostra non nuova richiesta, fare un primo passo, predeterminare il riparto del traffico tra i vari modi di trasporto, attuare un programma per trasferire dalla strada al cabotaggio il 10% del traffico merci. Ma non ci sono certo da credere. L'economia marittima

## la nostra esperienza viaggia su rotaia



**FIREMA** Consortium Engineering

publiespo

Come adeguare questo sistema di trasporto a una domanda in prepotente sviluppo

# Un italiano su 20 si sposta in aereo

Il trasporto aereo ha assunto anche da noi, in Italia, il carattere di un trasporto di massa. L'incremento del traffico aereo, dei passeggeri e delle merci, è stato rapido in questi ultimi anni. Il mezzo aereo trasporta oggi qualcosa come il 5 per cento dell'insieme dei passeggeri. Su molte «relazioni» la sua incidenza supera di gran lunga quella di altri modi di trasporto nel turismo, per la crescente diffusione dei voli charter l'aereo è divenuto il mezzo essenziale. L'aumentata concorrenzialità tra i vettori e la liberalizzazione tariffaria ormai alle porte (in Europa questa avrebbe dovuto essere introdotta in modo graduale a partire da ottobre di quest'anno. È saltata a causa dell'insorgenza del contenzioso anglo-spagnolo su Gibilterra, ma ciò non impedirà, comunque, che essa diventi piena con il 1992) fanno ritenere assai realistici le stime che indicano nel 6,5-7 per cento - mediamente - l'incremento del traffico passeggeri nei prossimi 14 anni.

Il carattere assunto dal trasporto aereo e le prospettive del suo ulteriore consistente sviluppo, ripropongono in termini di assoluta urgenza il nostro paese, il superamento di strozzature assai gravi e che se non affrontate, potrebbero precipitare tutto il sistema nella congestione e nel caos. Lo stato delle nostre strutture a terra, in generale, e nei due scali intercontinentali in particolare, esemplifica il divario intollerabile che tuttora persiste nel nostro sistema tra la riduzione dei tempi di volo e l'aumento dei tempi di collegamento a terra. E nonostante siano sotto gli occhi di tutti: la congestione e il basso livello di «comfort» offerto dalle nostre aerostazioni; l'arretratezza dei sistemi di imbarco; la mancanza di strutture fisiche intermodali; i raccordi agili con le altre infrastrutture in grado di assicurare ai passeggeri la necessaria penetrazione veloce che il sistema comporta: l'atteggiamento e la pratica di governo rimangono tuttora attestati alle politiche dei rinvii e alla mediazione di formidabili interessi privati in conflitto fra loro.

La seconda conferenza del Pci sul trasporto aereo, la mozione pre-

sentata dai senatori comunisti sui criteri di adeguamento nell'aeroporto intercontinentale della Malpensa con le esigenze strategiche del sistema del trasporto aereo nazionale, le proposte per modificare, snellire le procedure e pianificare gli impegni di spesa, intrecciano in modo coerente l'organico, linee, obiettivi e priorità fondamentali per un programmato ed efficiente sviluppo del comparto in sintonia con le coordinate del piano generale dei trasporti. Queste importanti ed intelligenti indicazioni continuano però a rimanere inascoltate, a scivolare come l'acqua sul vetro. Le intollerabili litanie a fronte dei problemi di tale rilevanza ci caricano di ulteriori e grandi responsabilità e non solo quelle, a cui faremo rapidamente fronte, di rappresentare l'entrata in campo di soggetti sociali e delle loro organizzazioni in quanto direttamente anche più esposti ai rischi, non improbabili, di ricadute negative sui livelli di occupazione e sulle condizioni di lavoro, ove dovessero persistere gli attuali andazzi.

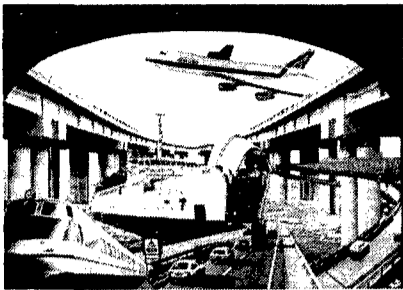
Obiettivo nostro è quello di incalzare e stringere il governo a decisioni su alcune fondamentali priorità. Innanzitutto quella di realizzare in tempi certi tutte le opere di interventi sul territorio necessari per l'attuale direzione generale dell'intercontinentali di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa. In secondo luogo, per venire in tempi accelerati a quel salto di qualità che ormai si impone alla nostra compagnia di bandiera. Proprio perché verranno presto meno le condizioni di monopolio nel trasporto aereo che l'hanno fin qui protetta, per non essere travolta, l'Alitalia deve saper affrontare con lungimiranza i limiti più vistosi della sua strategia, deve portare alla luce del sole le tensioni che oggi attraversano il suo «staff». E so-

prattutto deve abbandonare le politiche degli sprechi, del livello anormale dei costi generali, le forti discriminazioni politiche in certe direzioni e tutte quelle pratiche clientelari che, sotto il manto dell'apparente rigore, hanno ispirato condotte repressive nelle relazioni industriali. Vanno al contrario sviluppate: una moderna politica tariffaria per impedire che l'attuale condizione di monopolio o di «deregulation» limitata faccia gravare sugli utenti costi indebiti; le attività caratteristiche sinora gravemente trascurate nonostante le condizioni oggettive favorevoli; il trasporto merci per il quale, al di là delle favorevoli prospettive di sviluppo, esiste già oggi una domanda significativa.

Gli altri nodi prioritari su cui stringere il confronto in questi mesi, al fine di strappare decisioni chiare ed impegnative, sono costituiti dalle normative sul terzo livello e dal riordino istituzionale.

Sulla prima questione c'è da dire che non è ancora chiaro quello che si sta pasticciando in Civiltà. Noi tenderemo ad imporre quanto, con nettezza ed efficacemente, ebbe a sintetizzare il compagno Libertini nella seconda conferenza sul trasporto aereo: si facciano pure avanti gli imprenditori del terzo livello, ma non pensino di vivere neppure per un solo minuto sulle spalle dei contribuenti dello Stato e delle Regioni.

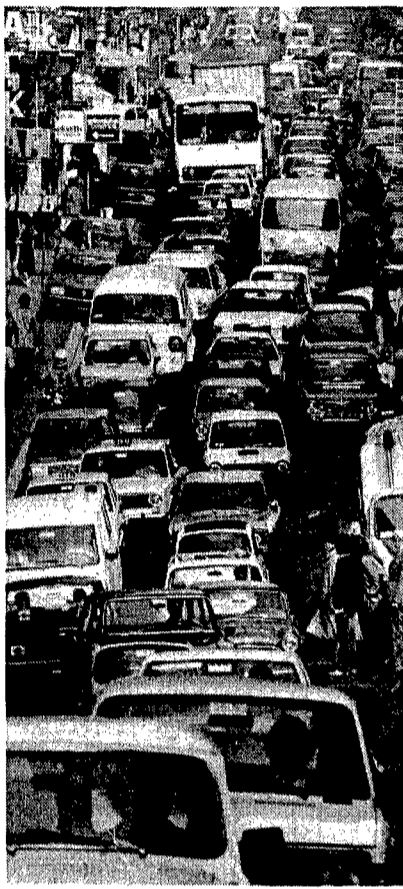
Sul riordino istituzionale le nostre impostazioni mirano a rigettare le ipotesi contenute nel disegno dell'ex ministro dei Trasporti: la suddivisione in due tronconi dell'attuale direzione generale dell'aviazione civile. Va imposta, al contrario, un'unica direzione generale, qualificata e in grado di assolvere unicamente a compiti di indirizzo e di programmazione. Scorporando da essa tutte le attività gestionali le quali vanno ricondotte ad altri soggetti: le società aeroportuali, l'azienda di assistenza al volo, i vettori, eccetera, in una logica appunto di pluralità di soggetti e di autonomia di questi, per evitare intrecci confusi e abnormi e incontrollabili carrozzoni.



Anche con le supermulte invasioni di auto e i mezzi pubblici continuano ad annasparsi

# Una nuova politica per le città

FRANCO GIUSTINELLI



ROMA. La situazione del traffico in tutte le grandi città è ormai arrivata a un punto limite, ma anche la crisi delle medie e piccole realtà urbane desta non poca preoccupazione. Le risposte però raramente centrano il problema, a cominciare dai reiterati decreti legge del governo sulle cosiddette supermulte che non colgono assolutamente l'esigenza centrale di dare vita ad una politica organica, per il territorio e l'ambiente, che non mortifichi il diritto dei cittadini alla mobilità e ad una diversa qualità della vita. Siamo anzi all'assurdo. A Roma, di fronte agli insopportabili tassi di inquinamento acustico ed atmosferico, il magistrato minaccia di sostituirsi al sindaco inerte: i monumenti, aggrediti dai fumi di scarico, sono sottoposti a danni crescenti e irreversibili; le auto private hanno invaso i marciapiedi, mentre il mezzo pubblico continua a viaggiare ad una velocità media teorica attorno ai 10 km l'ora. I comunisti tre mesi fa, in una conferenza nazionale, hanno presentato il loro «Progetto per la riorganizzazione del sistema dei trasporti nell'area metropolitana di Roma». È un complesso organico di provvedimenti fondati sul patrimonio di elaborazioni della passata giunta di sinistra e su di una nuova consapevolezza della centralità della riorganizzazione delle aree metropolitane come grande questione nazionale. Intervenire come essi propongono significherebbe, nella sola capitale, mobilitare risorse aggiuntive per 10.000 miliardi, ma i benefici sarebbero enormi.

A Bologna il comune dà corso ad un piano di pedonalizzazione del centro storico che viene ferocemente osteggiato dal «Carlinio» che però, successivamente, di fronte alla positiva accoglienza dei cittadini, cambia registro.

A Perugia la giunta di sinistra, visto l'esito incoraggiante del primo esperimento basato sulla combinazione parcheggio di scambio-scale mobili, decide di appaltare un altro sistema di risalita verso il centro.

Ad Orvieto la giunta di sinistra ha avviato la realizzazione di un primo stralcio, finanziato con il Fio, di un più generale progetto di mobilità alternativa, che prevede, tra l'altro, il ripristino dell'antica funicolare, come momento essenziale di un disegno che punta alla salvaguardia della Rupe e dei suoi monumenti e alla valorizzazione dell'intero tessuto urbano.

Se ci riportiamo alla esperienza di governo dei comunisti nelle grandi città, o a quella delle zone dove più radicato è il loro insediamento politico, sempre troviamo - su questi temi - impegni di grande impegno ed interesse. Per cui ci sembra quanto meno azzardata la tesi di una disattenzione delle giunte di sinistra ai problemi del traffico: la realtà è ben diversa e conferma, ancora una volta, che non si è trattato tanto di carenza di idee o di progettualità, quanto di risorse, a seguito del prolungato attacco centralistico alla finanza locale. È invece assai grave che gran parte di questo intenso lavoro sia stata fatta cadere dalle maggioranze pentapartite, che si sono insediate dopo l'85.

Ora noi vogliamo riproporre, in tutta la loro urgenza e chiarezza, quelle scelte, che consideriamo di significato strategico e che sempre più decisamente si contrappongono alla politica, tipo anni 50, di un indiscriminato sviluppo delle autostrade e del mezzo privato, secondo gli interessi del monopolio dell'auto.

Valgono, a tale proposito, le considerazioni con le quali, nella conferenza nazionale del marzo 1985 «Cambiamo la città», il Pci sintetizzava la questione del trasporto urbano:

1) Crisi della città e crisi del trasporto si intrecciano e prospettano priorità nelle priorità. Si impone una politica per il rilancio e l'organizzazione del trasporto urbano: quella quota, cioè, del trasporto nazionale che assorbe più risorse pubbliche e private, più consumi emer-

getici, e provoca maggiori danni all'ambiente naturale e storico.

2) Promuovere investimenti per nuovi sistemi di mobilità nelle città è la condizione per ridurre i costi di gestione e, insieme, migliorare il livello dei trasporti e della città.

3) Le aziende di trasporto, da soggetti orientati esclusivamente alla produzione di un servizio, si devono trasformare in soggetti orientati anche al mercato, capaci di operare in un quadro decisionale unitario - attraverso la modifica della legge 151 del 1981 e avendo a riferimento il Piano Generale dei trasporti e quelli regionali - per un più incisivo ruolo del mezzo pubblico.

È quella strategia che, operando un vero e proprio salto di qualità rispetto agli approcci settoriali del passato, Alessandro Natta puntualmente, in termini molto precisi: «Non è più possibile presentare i problemi delle aree urbane - coi grandi, complessi e acuti - a pezzi e bocconi, isolando ciascuna tessera del mosaico con l'assillo continuo dell'emergenza. È tempo di pensare, di discutere, di progettare nei termini di un sistema integrato nel quale si intrecciano casa, trasporti, comunicazioni, servizi, con reazioni e riflessi reciproci...»

Il governo, come abbiamo visto, continua invece a muoversi in tutt'altra direzione, a cominciare dalle trascurabili risorse destinate dalla legge finanziaria '87 alla realizzazione dei «progetti integrati».

Lo stesso decreto legge 833 del 1986, convertito con modificazioni, non fa eccezione a questa logica: i disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto sono ripianati a tutto l'86, ma di programmazione delle risorse per l'avvenire nemmeno si parla e non se ne parlerà chissà per quanto tempo.

Rovesciare questa logica, cambiarla nel profondo, è il senso della sfida che come comunisti intendiamo rilanciare a tutte le altre forze politiche preoccupate delle sorti della città, nel momento di avvio della nuova legislatura.

## tecnologia e tradizione viaggiano insieme

**GRUPPO SOCIMI**

Direzione e Uffici: 20156 Milano - via Varesina, 115 - Tel. 02/3009.1 - Telex 323564 Socimi I  
 Stabilimenti: Arlungo/Milano - Binasco/Milano - Brescia - Gazzada Schianno/Varese - Sassari

treni in lega leggera per MM1

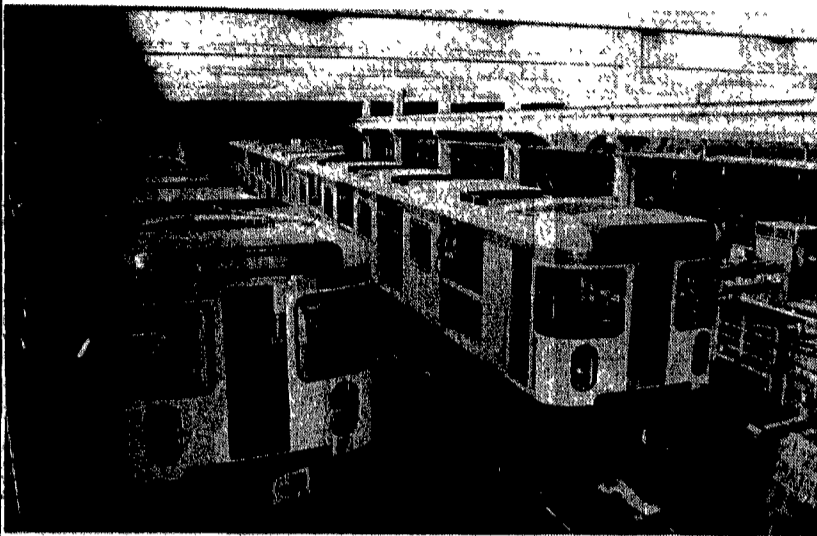
treni con azionamento ad inverter per MM2

futuri treni per MM3



# SOCIMI - S.p.A. - MILANO

LA TECNOLOGIA SOCIMI  
AL SERVIZIO DEI TRASPORTI METROPOLITANI



Alla continua evoluzione tecnica perseguita dalla Metropolitana di Milano, la Socimi ha contribuito affiancando la propria avanzata tecnologia applicata alle costruzioni metropolitane.

Nei quadri dello sviluppo della rete metropolitana di Milano ed in particolare per la nuova linea 3, la Socimi fornirà i treni completi di carrelli motori e portanti, i componenti principali e gli equipaggiamenti elettronici «inverter».

Di recente sono stati consegnati all'Atm di Milano per il servizio metropolitano nuovi treni di lega leggera con equipaggiamenti ad inverter, destinati alla linea Mm2; oltre a quelli della Mm1 già da tempo in servizio. Questi treni vengono prodotti nello stabilimento di Arluno, uno dei sei stabilimenti del Gruppo Industriale Socimi.

Lo stabilimento di Arluno, entrato in funzione il 2 novembre 1981, occupa una superficie di oltre 7.000 metri quadrati di cui 3.260 interamente coperti.

Lo stabilimento sorto per le specifiche esigenze di costruzione del materiale rotabile si è via via impegnato nell'allestimento dei convogli per metropolitane.

Capita così di vedere in allestimento a fianco delle metropolitane: carrozze letto destinate alle Ferrovie dello Stato, carrozze passeggeri destinate a varie ferrovie private, treni elettrici monofase completi, tipo Emu, per le ferrovie cinesi, ecc...

Lo stabilimento di Arluno è direttamente collegato con la rete Fs, nella stazione di Arluno sulla linea Milano-Novara-Torino. Nella foto: allestimento treni metropolitani nello stabilimento di Arluno.

## Piccini: l'autogestione una scuola di managerialità

LIVORNO - I risultati ci sono. Il porto di Livorno in un anno ha visto salire di quasi il 5 per cento i traffici dei container. Quasi sette milioni e mezzo di tonnellate di merci. Un biglietto da visita di tutto rispetto. Un risultato che pesa, perché si va consolidando dopo una crisi di anni che ha coinvolto porti italiani e internazionali.

Ma c'è stata anche la polemica. Ora s'è acquetata, ma è stata lunga e cattiva. Uno scontro duro fra due concezioni di intendere lo sviluppo dei porti. In campo due esperienze diverse. L'autogestione delle Compagnie e l'Ente porto. E il porto di Livorno, la conosce bene l'autogestione; ne ha fatto la carta vincente per la sua crescita in questi decenni. L'autogestione è congeniale da un lato allo sviluppo dei traffici e alla funzionalità del porto; dall'altro al rapporto democratico nella Compagnia portuale. Per Italo Piccini, console della compagnia portuale di Livorno e Presidente del coordinamento fra le compagnie portuali italiane, l'autogestione è anche un'altra cosa. «Una scuola di managerialità che forma centinaia di quadri ad alta professionalità. Una organizzazione autogestita con grandi capacità umane, tecnologicamente avanzata capace di influire positivamente su tutta la vita sociale, economica, culturale, si pensi alla Fondazione Antonicecchi, alla biblioteca, alla Casa del portuale. Una organizzazione flessibile, tecnologicamente avanzata, con uffici tecnico-amministrativi informatizzati, frutto anche della sottoscrizione di 20 milioni di quota sociale, per gran parte trattenute nella busta paga dei portuali per un totale di circa 40 miliardi. Quasi 1500 lavoratori portuali la cui età media di circa 33 anni, fa di Livorno il più giovane porto d'Italia. Una politica condotta non senza contrasti o contraddizioni ma su una linea sostanzialmente giusta che ha prodotto risultati visibili. Ma questa non è la condizione di tutti i porti italiani. In alcuni di questi le difficoltà sono maggiori, soprattutto in quei porti dove ha prevalso la concezione burocratica e «ministeriale» dell'ente porto, la cui politica ha spesso inciso negativamente sul rapporto costi e ricavi, accumulando debiti per quasi 1000 miliardi. Certo, aggiunge Piccini, ci sono problemi anche nelle compagnie portuali. Prima di tutto quello dello scoordinamento da superare per evitare anche che sia usato per mettere, come è avvenuto in passato, le compagnie in concorrenza fra loro. Intendiamoci la concorrenza deve pur esserci, ma deve fondarsi sulla professionalità, sulla qualità del lavoro portuale per rendere sempre più funzionali le strutture, non sullo scontro tariffario o sulle retribuzioni, o sulla composizione più meno elastica delle squadre».

Dove sta il difetto? Per Italo Piccini, soprattutto nella assenza di una politica governativa in una programmazione attenta non solo all'andamento economico nazionale, ma soprattutto alle congiunture internazionali, alle crisi ricorrenti, ora del

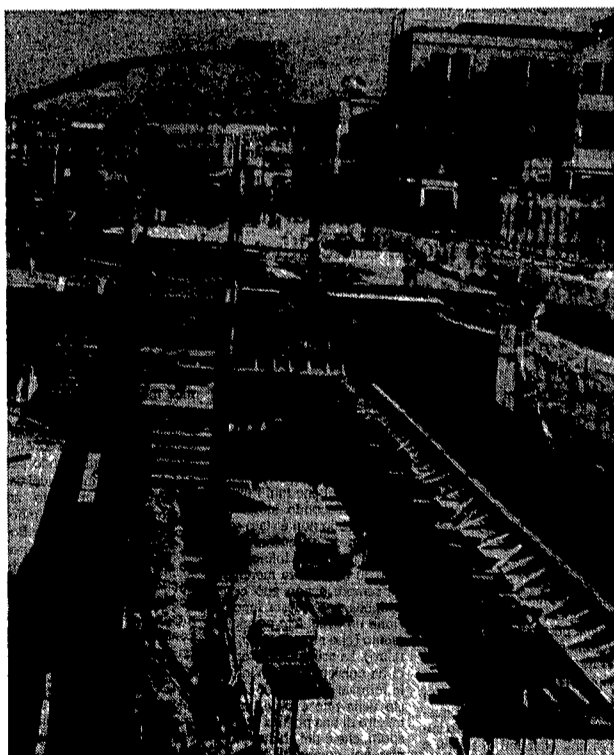
petrolio, ora del dollaro; alle guerre d'area, come quella che da anni travaglia ampie zone del Golfo Persico; ai focolai di guerra nel Mediterraneo. Occorre essere attenti alla condizione inostenibile di due terzi dell'umanità colpita dalla piaga del sottosviluppo; all'indebitamento dei paesi del terzo mondo - mille miliardi di dollari - che in una economia aperta e sempre più drammaticamente concorrenziale, finisce per ripercuotersi negativamente su tutti i traffici, su quelli marittimi, particolarmente esposti a alle crisi e alle congiunture. «Come si fa a non costruire una politica marittima, attenta ed adeguata, ad un Paese come il nostro, con oltre 8000 chilometri di coste, si chiede Piccini? Come si fa a non avere una politica portuale, lanciando clientelare finanziamenti a pioggia, senza criteri e scelte precise? Piccini insiste su questo argomento. «Il nuovo governo dovrà fare scelte chiare. O l'Italia si adegua o i traffici si sposteranno altrove, verso i porti atlantici, costringendo a spostamenti per ferrovia o con navette, danneggiando l'economia portuale e quella nazionale. Lo scontro è gigantesco e si misura con le navi della quarta e quinta generazione, capaci di 4-5 mila container. Le proposte le abbiamo fatte, ma le risposte o non sono venute o sono state negative. Qualche esempio? Mentre la Francia puntava su Le Havre e Marsiglia, così come faceva l'Olanda scegliendo i porti più adatti, o come la Germania che ha puntato su Amburgo, l'Italia non si è mostrata capace di scegliere fra 120 porti puntando con indifferenza colpevole su Casciolno come su Genova. Una politica suicida per i porti e per l'economia nazionale».

Occorre essere attenti anche ad altri fatti. Con le trasformazioni dell'armamento il traffico navale si collega a quello a terra con un sistema che porta il container fin sul luogo di destinazione. Il tentativo allora è di controllare tutti i segmenti del trasporto e tutte le categorie che nei vari segmenti agiscono. «Il problema a questo punto è duplice: riguarda da un lato le categorie, la capacità di autogestire il proprio lavoro per esercitare un autocontrollo. Dall'altro lato, considerando che la competitività di un porto non la si conquista o la si mantiene solo in banchina ma anche sul territorio, occorrono infrastrutture adeguate sul porto (la Darsena Toscana da completare, e la Darsena Europa, da realizzare), di viabilità e ferroviarie, un centro intermodale. E per questo sarà necessario un rapporto chiaro con lo Stato», conclude Piccini. «Non sono problemi nuovi. Sono questioni da tempo sul tappeto che continuiamo a riproporre perché siamo convinti che la loro soluzione non va a vantaggio solo di Livorno, o dei porti in generale, grandi o piccoli che siano, ma dell'economia italiana che troppo ha pagato per la miopia politica dei governi che si sono succeduti in questi anni».

□ Renzo Cassigoli

## L'impegno della Cmb di Carpi nelle grandi infrastrutture

Pur con la densità di strade per abitante più alta d'Europa, l'Italia necessita di una profonda revisione e ammodernamento della rete esistente, sia autostradale che, in modo più consistente, ferroviaria dove si deve colmare un gap ventennale. Le imprese di costruzioni impegnate in grandi opere infrastrutturali si trovano nella posizione di dover attendere le lungaggini burocratiche e i ritardi nei finanziamenti anche quando i progetti e i relativi decreti legge sono già stati approvati. «Lavorare quando il committente è lo Stato comporta sia vantaggi che svantaggi», dice Daniele Bevini della Cmb di Carpi, impresa di grosse dimensioni, aderente alla Lega delle cooperative. La si trova infatti al 17° posto nella graduatoria nazionale delle imprese di costruzioni, con oltre 300 miliardi di fatturato annuo - «il vantaggio è la sicurezza e la tempestività del pagamento, una volta che il finanziamento arriva e si dà il via ai lavori. Lo svantaggio sta nella macchinosa burocratica, per cui si verificano rinvii frequenti anche per lavori già appaltati». Nel caso degli interventi sulla rete ferroviaria, la difficoltà è quella di entrare nella fase operativa. Di fronte a questa situazione, l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, sta facendo pressione per fare approvare una legge attuativa per accelerare la concessione dei lavori. Di fronte a procedure lente e complesse, occorre un meccanismo più snello per sveltirle. Tutti gli operatori del settore sono d'accordo, costruttori privati e movimento cooperativo. Tra l'altro, per quanto riguarda i lavori relativi alla rete ferroviaria, non ci sono ostacoli di tipo politico: l'accordo sul Piano è generale. «La linea portante è quella di accelerare i percorsi, cam-

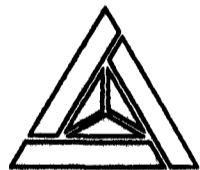


biando, tramite la costruzione di gallerie, il vecchio sistema di girare intorno alle colline. Il secondo obiettivo è quello di potenziare la sicurezza. Operativamente, si tratta di potenziare gli assi principali depotenziando nel contempo quelli secondari. A partire da questi presupposti si sta lavorando alla nuova Direttissima - dice ancora Bevini della Cmb. Noi siamo presenti nel con-

sortio Ferdir per i lavori sulla tratta Arezzo-Figline Valdarno, iniziati nel settembre '85. Il lavoro sarà ultimato alla fine dell'89. Si tratta di un'opera molto complessa tecnicamente, proprio perché richiede nuove gallerie. Con la stessa prospettiva di accorciare i percorsi stiamo lavorando - nel consorzio Cleifer - per il potenziamento dell'itinerario Tirano-Milano. Qui siamo impegnati

per la costruzione della nuova Direttissima ha un importo di 715 miliardi: questo alto costo è dovuto proprio alla costruzione delle gallerie che fanno da base al nuovo itinerario. Più complessa è la partita relativa alla ristrutturazione della rete stradale. I progetti sono diversi e contraddittori: si parla di nuove strade, alternative alle vie di maggiore scorrimento. Questo è il caso di una delle opere in cui la Cmb è impegnata in prima persona, ossia un lotto (quello più impegnativo) della strada Nuova Estense, che collegherà Modena alla Toscana, realizzando il piccolo capolavoro di attraversare gli Appennini col minimo dislivello possibile. Tuttavia, il progetto di creare percorsi alternativi in forma, più o meno, di superstrade, è in conflitto con quello di ampliare le autostrade esistenti. La terza corsia tra Milano e Rimini è ormai data per acquisita, ma in molti altri casi i progetti non sono così chiari. Si rischia quindi di creare doppiopioni, che creano non solo sprechi in termini economici ma danni all'ambiente. Ogni nuovo intervento per la costruzione di strade, ferrovie e sovrappassi modifica il territorio «cementizzandolo» sempre di più. «Siamo coscienti di questo fatto - dicono ancora alla Cmb - ma il nostro spazio di contrattazione è inesistente. Il costruttore può intervenire solo operativamente per limitare i danni ambientali, e non in fase di progetto. L'opera cui siamo impegnati attualmente, in cui siamo coscienti di apportare invece vantaggi ambientali, è quella del tratto Fabio Massimo-Rogoredo della Linea 3 della metropolitana milanese: basta pensare a quanto fumo e a quanto smog risparmierà al milanese tra un anno, quando sarà finita...».

□ P.R.



# CMB®

i mezzi e l'esperienza

CMB COOPERATIVA MURATORI E BRACCIANTI DI CARPI A R.L.  
VIA CARLO MARX, 101 - 41012 CARPI



L'impegno e la battaglia dei comunisti nel consiglio di amministrazione dell'Ente Fs

## Le Ferrovie: come devono cambiare

È finito il tempo degli interventi a singhiozzo. Occorre rilanciare le Ferrovie con un piano «per risultati». Più convogli (almeno duemila al giorno) più veloci, confortevoli ed affidabili per riconquistare il 20% del mercato dei trasporti. Occorre uscire dalla logica della lottizzazione selvaggia, di appalti confusi di lavori interminabili. Le Ferrovie hanno bisogno di divenire una seria azienda moderna.

FABIO CIUFFINI

ROMA. Il rilancio delle ferrovie italiane è legato ad una profonda svolta organizzativa e insieme ad un processo di rinnovo e potenziamento delle strutture fisiche: vie, treni, stazioni. Fattori umani e fattori tecnologici da giocare al meglio in una difficile e complessa rincorsa con il tempo. Credibilità e affidabilità sono vitali: per impedire ulteriori distorsioni del sistema dei trasporti in favore dell'auto e del camion, per orientare le aspettative dei cittadini, delle imprese, delle città intorno ai nuovi progetti delle Fs. E per essere credibili occorrono risultati: da subito. Treni più veloci, più puntuali, più puliti, più moderni e confortevoli. Stazioni più accoglienti e funzionali, una informazione meno avara e casuale di quella attuale, personale più professionalizzato quindi più gentile ed efficiente. Questi sono i risultati che gli italiani pretendono dalla più grande azienda del paese: 214.000 dipendenti, 16.000 miliardi di budget annuo, una fetta considerevole del deficit pubblico.

Ma che cosa c'è dietro la facciata, dietro la parte visibile e spesso non attraente di questa Ferrovie, cosa sta accadendo, quali progetti per il futuro? Quali obiettivi? Cominciamo dall'aumento di velocità: quello che pochi sanno è che ancora oggi il treno può essere più veloce dell'auto su quasi tutti i percorsi. Sulla strada ferrata, libera da incroci e semafori, i 200 all'ora non sono una velocità da brivido. Ciò che rallenta i treni non è imputabile tanto ad una obsolescenza del «modo» quanto alla vetustà dell'organizzazione, di regolamenti e mentalità che, queste sì, sono rimaste ai tempi della vaporeteria. Sulla Roma-Milano gli Intercity di oggi (prima e seconda), a costo addizionale zero, risparmiano fino a un'ora di percorrenza sui vecchi rapidi.

### Un trasporto confortevole

Ciò dimostra che un trasporto di massa, confortevole ed economico è possibile. E che avevano ragione quelli

che sostenevano che questa ferrovia, così com'è, ha ampi margini di recupero.

Ma questo recupero sul mercato elettrico per una ferrovia moderna, quello dei trasporti a media e lunga distanza, ha già provocato vistosi problemi sull'altro mercato, quello dei trasporti di massa a breve distanza, troppo sbrigativamente chiamato dei «pendolari». Guai per la ferrovia se, come si fece 10 anni fa, si decidesse che i rapidi debbono dare la precedenza ai treni locali. Addio speranze di un nuovo treno.

Ma guai anche se si rinunciassi al mercato delle piccole e medie città! Tanto per fare un esempio, sulla tratta Milano-Bologna, nelle medie città padane, risiedono più di due milioni di potenziali clienti. Più della metà di quelle che, sullo stesso asse, gravitano sulle due grandi aree metropolitane d'estremità! Il punto è dunque che Intercity e treni pendolari debbono ambidue funzionare, senza interferenze reciproche. E ciò, è bene che lo sappiano tutti, è legato oggi solo ad un maggiore impegno dei ferrovieri dell'esercizio che portano sulle loro spalle il peso della mancata modernizzazione, del voluto declino del modo ferroviario a favore dei trionfi autostradali. Ma tutto questo non può bastare, soprattutto non può bastare a lungo. Ci si rallegra oggi che, come testimonianza di un successo, su tutti gli «Intercity» si viaggia spesso in piedi; ma questa patologia quanto

può durare, quanti clienti riacquistati oggi saranno subito persi domani? Le poche locomotive e le poche carrozze del parco italiano capaci di raggiungere i 200 non bastano già più. I pochi elettrotreni disponibili sono razionati e contestati tra tutte le percorrenze e se, d'improvviso, ne potessimo avere di più, non si saprebbe dove parcheggiarli! Ecco la ragione del programma di potenziamento delle Ferrovie, di tutte le linee, di tutti gli impianti, di tutti i tipi di treno, di tutte le stazioni.

### Gli interventi a singhiozzo

È finito il tempo degli interventi a singhiozzo e a spicchio un po' qua e un po' là, più che altro per far lavorare qualche impresa in funzione anticongiunturale; o, magari, clientelare.

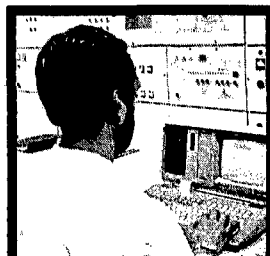
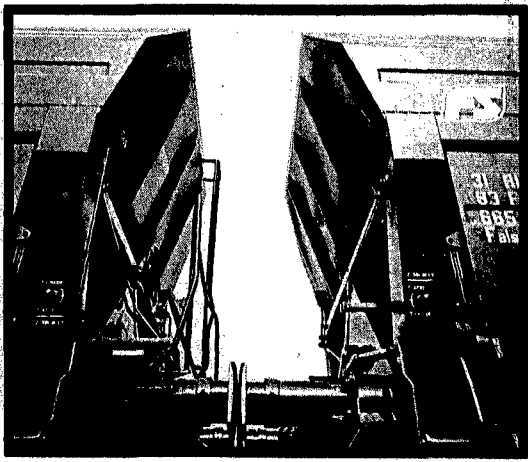
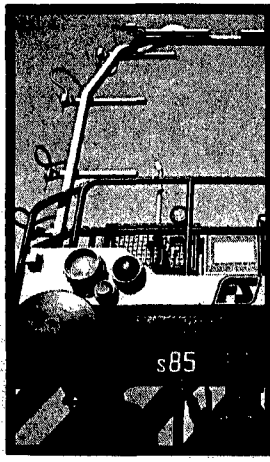
Le Fs, se vogliono voltare davvero pagina, debbono varare un piano per «risultati». Un piano che pesi gli investimenti in funzione dei minuti guadagnati da ogni cliente, in funzione dei carri e dei containers in più che si riusciranno a distribuire ad un'industria sempre più oberata dai costi del trasporto. Che preveda il raddoppio completo di tutte le linee nord-sud. Un binario in più ad ovest, sulla Pontremolese, due in più sulla Roma-Milano, due in più ad

est sull'Adriatica e sulla Orte-Falcomara; che proponga il rafforzamento delle trasversali padane e delle linee del Mezzogiorno. Almeno 2000 treni in più al giorno e, dunque, di maggior qualità; più comodi e veloci (fino a 300 km/h) quelli viaggiatori, più pesanti, veloci ed affidabili quelli merci. Per tornare ad avere almeno il 15, 20% del trasporto.

Ma intanto, oltre e prima del piano da 100.000 miliardi che richiederà 10 anni per la sua realizzazione, vanno fatti da subito, gli interventi minori o comunque fattibili in tempi rapidi. Niente più scambi girati a mano, automazione praticamente ovunque, le carrozze ora in circolazione da modernizzare ed adeguare, i cantieri già aperti da mettere alla frusta per avere prima possibile il ritorno dei pochi investimenti fatti in passato. È vero che una nuova ferrovia non si fa in un giorno, ma in un giorno va fatto tutto il possibile per rendere credibile e attraente il progetto del futuro. Ma, per questo, occorre uscire dalla logica della lottizzazione selvaggia, di appalti confusi, di lavori interminabili. Tutto ciò, certo, non è davvero prerogativa delle ferrovie e riguarda ancor più la viabilità e altri settori; ma le ferrovie hanno bisogno più di tutti di cambiare davvero, di divenire una seria azienda moderna. Ed è questa la difficile battaglia, di minoranza, dei consiglieri comunisti dell'Ente.

## TRASPORTATI DAL FUTURO

Impa, Sacma e Saem, tre aziende del gruppo Italmopre che operano nel settore dei trasporti ferroviari e delle comunicazioni. Capire i nuovi linguaggi del futuro, progettare e costruire locomotori, carri e macchine per la manutenzione delle linee ferrate: il loro lavoro. Impa, Sacma, Saem: strategie d'insieme per obiettivi di successo.



IMPA  
SACMA  
SAEM  
DIVISIONE TRASPORTI



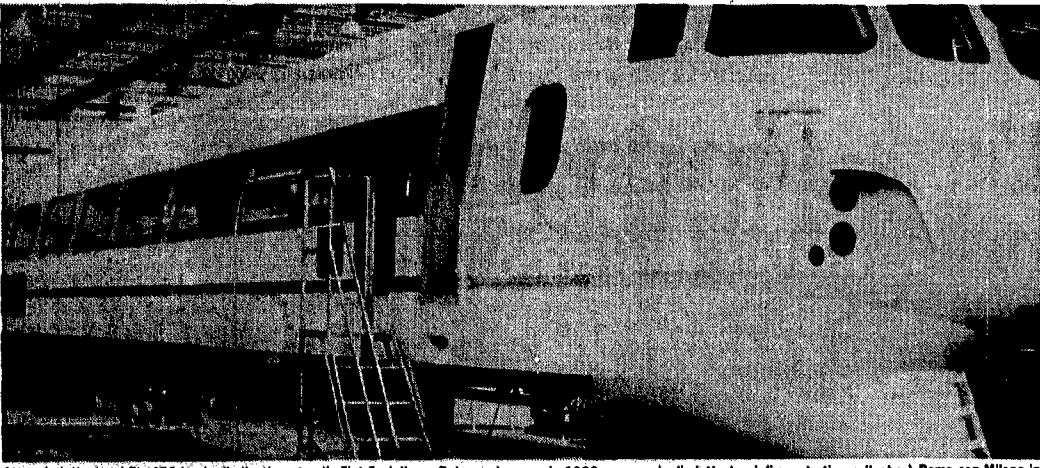
PER LE FERROVIE DEL 2000.



da 80 anni  
al servizio  
del pubblico



Azienda Tranvie Municipalì Torino - C. Turati 19/6 Tel. 011/5764.1



I nuovi elettrotreni Etr 450 in via di allestimento alla Fiat-Savigliano. Dal prossimo orario 1988 una coppia di elettrotreni di questo tipo collegherà Roma con Milano in 4 ore e 15 minuti. Altri 12 elettrotreni per un totale di 130 pezzi entreranno in servizio entro il 1990.

Caporali: «Come rispondere alla domanda di nuova mobilità» Per la riforma ci sono ancora molte difficoltà e molte resistenze da superare

## La scelta dell'«Intercity»

Ma i treni continuano a viaggiare in ritardo e sovraffollati. Quando si dice «Signori si cambia» il cambiamento poi bisogna realizzarlo nei fatti, altrimenti le speranze di chi ci ha creduto, diventano rabbia, protesta. Ci sono ancora molte difficoltà e resistenze per la riforma. Il ruolo dei comunisti nel consiglio di amministrazione dell'Ente ferroviario.

ROMA. A colloquio con l'ing. Giulio Caporali, comunista, consigliere di amministrazione dell'Ente Fs. Il primo risultato della nuova gestione dell'Ente Fs - chiediamo - è l'orario estivo 1987 per i viaggiatori che tuttavia è entrato in vigore in mezzo a molte polemiche. Perché? Va detto subito che alla base delle polemiche non ci sono state sempre e solo motivazioni per così dire tecniche. Si è preso a spunto l'orario per contestare una gestione abbastanza pigra e senza quegli elementi di novità che la clientela, giustamente, si aspettava da una riforma. Infatti i treni continuano a viaggiare in ritardo, sovraffollati e con livelli di comfort non sempre soddisfacenti. Quando si va in giro a sbandierare

incautamente, come per un anno ha fatto Ligato: «Signori si cambia», il cambiamento bisogna poi realizzarlo nei fatti. Altrimenti, la speranza di chi ci ha creduto diventa frustrazione, rabbia, protesta.

Il primo vero cambiamento è stato l'orario estivo di quest'anno, che ha introdotto importanti elementi di novità e ha lanciato un preciso segnale di politica del trasporto ferroviario: purtroppo calato nel contesto di un servizio che, nelle sue linee generali, è quello di sempre, sciato, approssimativo, insufficiente.

Però sono state contestate proprio queste scelte politiche che si è detto riproponevano una classificazione dei treni antistorica. Lo so. È stato detto che non l'Intercity si torna ad un traffi-

co che privilegia le lunghe percorrenze a scapito delle merci e dei pendolari.

Le cose non stanno così. Prima di tutto non vedo la ragione per cui non si possano far viaggiare bene tutti i tipi di treni. In secondo luogo col nuovo orario non è stato soppresso nessun treno al servizio dei pendolari. Infine il servizio nel settore merci c'è da sempre e non può certo addebitarsi a questa innovazione (che non c'è stato, peraltro). La scelta dell'Intercity ci ha consentito di collocare le ferrovie italiane nel contesto della rete europea e nel quadro di una politica dei trasporti, che è poi anche quella che noi comunisti abbiamo sempre sostenuto. Ogni modo di trasporto ha il suo campo operativo ottimale, e la rotaia svolge il suo ruolo, per ingenti flussi di traffico viaggiatori, in funzione di due grandi classi della domanda: il cosiddetto pendolarismo, su distanze medio-brevi (intorno cioè ai 50 km) e sulle medie distanze - tra i 300 e i 500 km. In funzione di queste «vocazioni» del treno si è articolato il nuovo orario, accelerando considerevolmente le percorrenze

sulle medie distanze (da Roma a Firenze o a Napoli si impiegano oggi 2 ore, che è un tempo assolutamente concorrenziale), generalizzando per gli Intercity il principio del cadenzamento (un treno ad ogni ora) e dell'orario mnemonico (per esempio da Bologna i treni per Roma partono al 42 minuti di ogni ora, da Firenze ai 55', da Milano per Torino al 15', eccetera) aumentando infine, nei limiti consentiti da un parco ancora scarso e non adeguatamente specializzato, la composizione dei treni pendolari più frequentati. Queste scelte hanno imposto un alleggerimento della circolazione sulle linee a intenso traffico, e cioè la soppressione di alcuni treni (non pendolari) a carattere locale; questo ha portato alla manifestazione delle frange di insoddisfazione. L'importante però è che, complessivamente, il nuovo orario abbia incontrato il favore di una larga maggioranza della clientela.

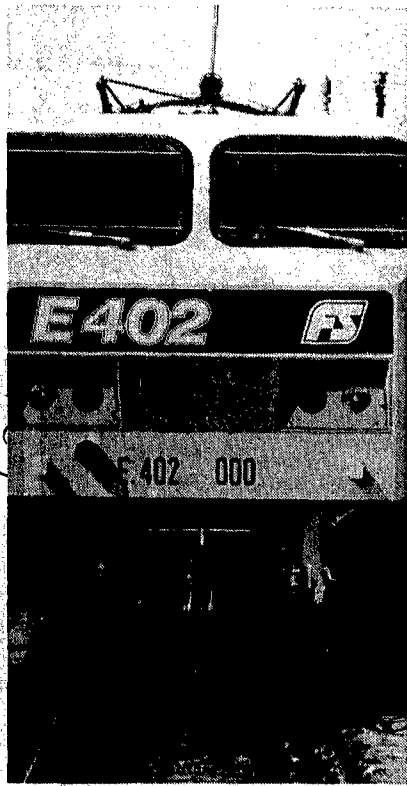
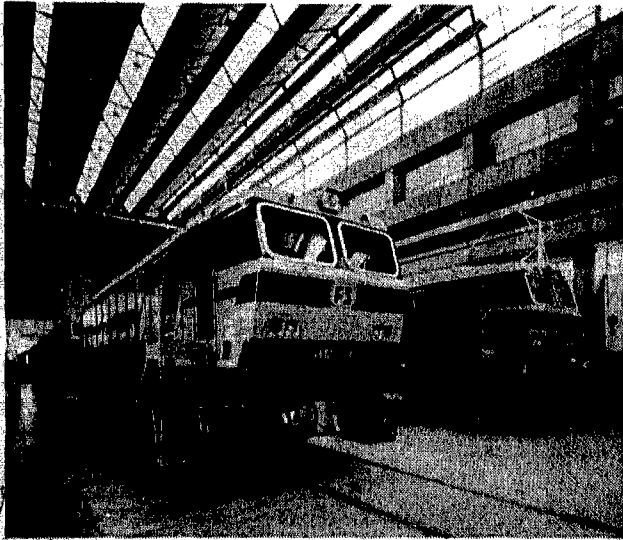
D'altro canto un mezzo di trasporto che continui ad impiegare oltre cinque ore per collegare Roma con Milano non ha futuro; così come non è possibile pensare che la gente continuerà a prendere il treno viaggiando per 12 ore tra Palermo e Roma o un'intera giornata tra la Sicilia e Milano. Queste percorrenze o si abbattano (puntando alle tre ore tra Roma e Milano e a 45 minuti tra Torino e Milano) o si rendono appetibili con l'offerta di un alto livello di comfort sulle distanze più lunghe; altrimenti, lo ripeto, il treno non avrà futuro.

Tutto bene dunque, per te, nel nuovo Ente Fs? No, anzi. Ci sono molte difficoltà e molte resistenze da superare, e non sarà facile farlo. In tal senso noi comunisti continueremo a svolgere il nostro ruolo, che è di grande rigore, nel nuovo Consiglio di amministrazione. Detto questo bisogna aggiungere che non è giusto negare che qualcosa si sta muovendo e che i primi segnali di un cambiamento ci sono stati. Questo nuovo orario fa registrare un salto di qualità nel prodotto ferroviario anche se è vero che ci sono perfezionamenti e miglioramenti da apportare (e cercheremo di farlo nel più breve tempo possibile anche con l'aiuto degli Enti locali).



Alta velocità,  
metropolitane e impiantistica avanzata

## Ansaldo trasporti: continuità e innovazione



**COOPERATIVA  
LAVORI  
FERROVIARI**

Via dei Lapidari, 19-40129 BOLOGNA

**Costruzione,  
rinnovamento e  
manutenzione  
linee  
ferroviarie.**

In un settore articolato ed eterogeneo come quello dei trasporti, la presenza dell'Ansaldo Trasporti, società del settore Ansaldo (Iri-Finmeccanica), risulta ormai sempre più consolidata. A conferma di ciò, infatti, occorre sottolineare il positivo trend economico che ha caratterizzato gli ultimi esercizi della Società e che si è concretizzato nella gestione '86 con un utile di oltre venti miliardi (più 69% rispetto all'85) e ordini complessivi per 506 miliardi.

Nel corso dell'86 le più importanti commesse in campo nazionale sono state le forniture all'Ente Ferrovie dello Stato nel segmento «materiale rotabile di trazione» di 8 equipaggiamenti elettrici per elettrotreni Eir 450, di nuove locomotive E 632 nella versione potenziata e del primo prototipo di elettrotreno «Eir X 500» destinato alla rete ad «alta velocità».

Sempre per le Ferrovie dello Stato sono da segnalare le acquisizioni di impianti relativi alla linea Ferrandina Matera, oltre a quelle per la realizzazione di vari impianti di blocco automatico ed Acef (Apparato centrale elettrico ad itinerari). Nel segmento dei veicoli per ferrovie locali, inoltre, l'Ansaldo Trasporti ha acquisito, tra l'altro, ordini per le parti elettriche dei nuovi elettrotreni della Ferrovia Circumvesuviana, per quelli della Circumflegrea e per i veicoli della linea tramviaria rapida di Torino nella versione «a chopper», utilizzando semiconduttori innovativi ad accensione e spegnimento comandati (Gto).

I principali ordini, invece, per impianti di metroleggera, metropolitane e ferrovie locali sono stati:

- la consegna dei lavori relativi al IV, V e VI lotto, nell'ambito della concessione per la costruzione della metropolitana di superficie di Genova (in fase di completamento la prima tratta sperimentale di 1600 metri su cui sono già iniziate le sperimentazioni di impianti e veicoli);

- l'attrezzaggio della nuova Ferrovia Alfina nel tratto circunvallazione Lago Patria-Lufrano, di cui l'Ansaldo Trasporti è responsabile delle opere tecnologiche;

- la linea S. Giorgio-Volla della Circumvesuviana, per cui l'Ansaldo Trasporti è capofila di un Consorzio per la progettazione e la realizzazione dell'intera opera.

Nel febbraio del corrente anno, inoltre, è avvenuta tra la M.N. Metropolitana di Napoli e l'Ansaldo Trasporti la firma del Contratto Quadro per la progettazione costruttiva e per la fornitura di tutte le opere elettromeccaniche (inclusi i veicoli della Linea 1 della Metropolitana di Napoli e il prolungamento da Colli Aminei a Secondigliano) sia dei contratti applicativi per la realizzazione degli impianti tecnologici (relativi a un primo tratto di 8 km) che per la fornitura di 42 unità di trazione binate.

Per quanto riguarda il mercato estero, sono proseguite nell'86 le importazioni di azioni per un'efficace penetrazione sui mercati più promettenti con l'attuazione di una duplice strategia di presenza commerciale e di partecipazione ad aziende locali.

L'attività promozionale si è principalmente concentrata su paesi finanziariamente auto sufficienti e dotati di consistenti programmi di sviluppo del sistema ferroviario quali

gli Stati Uniti, la Spagna e alcuni paesi del Nord Africa e dell'Estremo Oriente.

Negli Stati Uniti l'Ansaldo Trasporti ha acquisito una partecipazione nella Transcontrol Corp. di New York, operante nel settore del segnalamento ferroviario. Questa partecipazione si è già concretizzata, attraverso Ansaldo North America, in una prima commessa relativa a un apparato centrale per la stazione di Tottenville della Ferrovia Rapid Transit System - Staten Island (New York).

Altra importante iniziativa è stata avviata sul mercato spagnolo per il controllo di un'azienda dell'Iri (Istituto Nacional de Industria), in collaborazione con la Breda costruzioni ferroviarie del gruppo Efim. E inoltre stato consegnato definitivamente un impianto di elettrificazione di 25 KV in Tunisia ed è iniziata la consegna di alcune tratte dell'impianto di segnalamento Sao Luis-Carajas (Brasile) della lunghezza complessiva di 900 km.

I crescenti investimenti in «Ricerca e Sviluppo» testimoniano infine la notevole importanza che l'Ansaldo Trasporti ripone in questo settore, per rispondere alle sempre più crescenti esigenze del mercato. I sistemi di trasporto ferroviario, infatti, che solo da pochi anni hanno introdotto l'utilizzazione su larga scala delle apparecchiature elettroniche complesse, riservano nuove e ampie possibilità applicative a livello di sistema in tutti i comparti. Sono chiare, infatti, le due linee di sviluppo su cui opererà il mercato nel prossimo futuro: migliori prestazioni ed economicità dell'esercizio, compreso anche il miglioramento del servizio per l'utenza. La ricerca in Ansaldo Trasporti si è di conseguenza orientata secondo due filoni principali: uno operativo, orientato allo sviluppo di innovazioni per il materiale rotabile e per i prodotti impiantistici, ed uno strategico, rivolto a tematiche di carattere sistematico e all'applicazione di nuove tecnologie.

Dal punto di vista operativo i principali programmi riguardano per i rotabili:

- lo sviluppo della locomotiva ad inverter E 402, per il trasporto veloce di passeggeri e merci su scala nazionale;

- la realizzazione della locomotiva E 492 ad azionamento monofase per la Dorsale Sarda, che riveste un'importanza fondamentale per le future opportunità di esportazione, essendo monofase l'azionamento di gran parte dei rotabili del mercato estero;

- lo sviluppo del progetto per il nuovo elettrotreno del sistema italiano ad Alta Velocità, l'Eir X 500;

- la realizzazione di nuovi veicoli «a chopper» ed inverter per il trasporto metropolitano. Tecnologia, questa, già utilizzata nella fornitura dei veicoli per la rete tramviaria di Torino e realizzata in collaborazione con la Mitsubishi electric corporation (Melco);

- per i prodotti impiantistici: la messa a punto del primo prototipo di apparato centrale di stazione a calcolatore (ACC);

- la realizzazione di un simulatore di traffico nei nodi ferroviari, già presentato all'Ente Fs.

Dal punto di vista strategico, invece, le tematiche affrontate riguardano i veicoli e gli impianti per il sistema ad Alta Velocità e, più in generale, il modello di integrazione veicolo-impianti-esercizio.

## GRUPPO IRI **FINMARE**

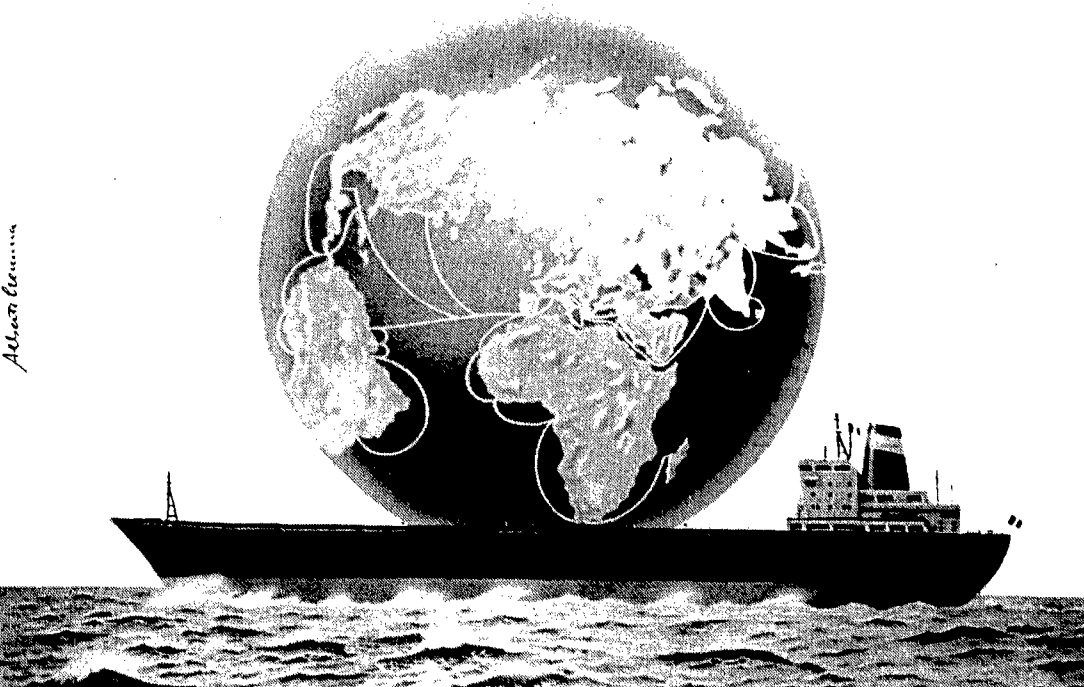
LYOUD TRIESTINO	ITALIA	ADRIATICA	TIRRENIA	CAREMAR	SAREMAR	SIREMAR	TURKIA
	ALMARE	SIDERMAR	SASA	SIRM	SAIMARE	ALBONA	

Finmare con la grande flotta delle sue società importa carbone, ferro e altri minerali ed esporta macchinari, impianti industriali, alta tecnologia e tutti i principali prodotti italiani in oltre 90 paesi percorrendo, ogni anno, più di 10 milioni di miglia. Finmare con

le sue 14 società operative muove ogni anno milioni di tonnellate di prodotti sulle rotte di tutto il mondo, dal Mediterraneo all'Estremo Oriente, dal Nord America all'Australia, dal Sud America all'Africa e collega l'Italia continentale con le sue isole. Oggi Finmare vuole

essere una parte ancora più importante dell'economia italiana. Con nuove forze manageriali, strategie d'avanguardia e rinnovate capacità progettuali, Finmare è pronta a raccogliere la sfida del trasporto internazionale. Finmare è la strada del trasporto italiano.

# Finmare: la strada del trasporto Italiano.

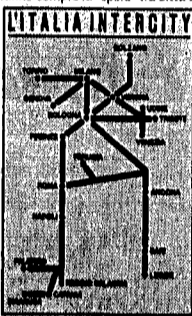


# "Talvolta due treni sono meglio di uno."

Passa in stazione. Oggi il treno ha molto da dirti. Scoprirai come sia cambiato: un mezzo di comunicazione più snello e più dinamico. Scoprirai che, talvolta, cambiare treno può servirti ad arrivare prima. E non dovrai attendere molto per una coincidenza. Oggi passa in stazione: vedrai che i fatti parlano più delle parole.

## **DA OGGI IL SISTEMA INTERCITY-EUROCITY. SI VIAGGIA VELOCI.**

Da oggi, tutti i maggiori centri italiani sono collegati da una nuova rete di treni, chiamati "intercity" perché fanno sempre la "spola" tra città e città. Così potrai viaggiare in santa pace e in tutta velocità da una città all'altra. Servirti del treno come se fosse un ascensore, solo che è molto più celere. Intercity è il sistema più comodo per non perdere tempo. E potrai anche recarti all'estero con più facilità: molti Intercity, sulle rotte internazionali, diventano Eurocity. Entrano, cioè, nella rete che collega le più importanti città europee. Da oggi, viaggi senza frontiere.



## **DA OGGI UN TRENO OGNI ORA. QUANDO PARTI, PARTE.**

Un'altra bella notizia: da oggi sulle direttrici principali (Roma-Milano, Bologna-Verona, Bologna-Venezia, Firenze-Foligno, Bologna-Bari, Roma-Ancona) i treni partono con orario cadenzato. Cioè a intervalli regolari, e con una frequenza maggiore. In pratica, nelle fasce di punta, a Roma puoi trovare ogni ora un treno che va a Milano. Così puoi decidere di partire quando vuoi, puoi preparare la valigia con tranquillità, puoi anche permetterti di perdere un treno. Tanto ce n'è un altro, poco dopo.

## **DA OGGI LA COINCIDENZA PROGRAMMATA. NON C'È TEMPO DA PERDERE.**

Il nuovo sistema di trasferimenti e l'orario cadenzato sono nati per renderti la vita più facile. Anche se la tua destinazione non è un grande centro della rete Intercity: tutti i collegamenti regionali e interregionali, nonché i servizi di afflusso e deflusso alla rete sono stati programmati in modo che cambiare un treno diventa semplicissimo. E non c'è molto da aspettare. Da oggi prendere una coincidenza non sarà una coincidenza. Perché è tutto calcolato.

## **DA OGGI LA PRENOTAZIONE FACILE. SI VIAGGIA COMODI.**

Basta telefonare ad una agenzia di viaggi o agli uffici delle Ferrovie oppure passare direttamente in stazione. Prenotare un posto in treno, oggi, è la cosa più semplice del mondo (tutti i posti sono prenotabili). Diventa naturale, come sdraiarsi comodamente in poltrona, leggere tranquillamente un libro, ed arrivare completamente rilassati.

## **DA OGGI IL TRENO MERCI PERSONALIZZATO. SI LAVORA MEGLIO.**

Da oggi se il tuo lavoro è dirigere un'azienda o un'agenzia di spedizioni scoprirai che il treno può farti lavorare meglio. Oggi, ogni azienda può contare su un servizio di trasporto-merci su misura. Può concordare il programma, i tempi, può concordare addirittura il prezzo. Basta rivolgersi all'Ufficio Commerciale del più vicino Compartimento Ferroviario. Oggi il treno merci diventa persino charter. Uno strumento di lavoro in più per tutti gli spedizionieri. Oggi passa in stazione. Il treno ha tante cose da dirti.

**△ CHIEDI INFORMAZIONI SUL NUOVO ORARIO DEI TRENI PRESSO QUALUNQUE STAZIONE FERROVIARIA △**

**FS** Ferrovie Italiane.