







**Il 6 e 7 sfratti alla Camera  
Confesercenti: «Se non  
passa il decreto chiudono  
migliaia di negozi»**

CLAUDIO NOTARI

ROMA. L'occasione per fermare gli sfratti non può andare perduta, dopo che Nilde Jotti, presidente della Camera, ha convocato per il 6 e 7 aprile due sedute straordinarie. Mercoledì alle 16,30 si svolgerà la discussione e giovedì si voterà per la conversione in legge del decreto con le misure per l'emergenza. Ricordiamo che il Senato il 16 marzo scorso ha licenziato un testo completamente riscritto. La proroga agli sfratti delle abitazioni è stata spostata dal 30 settembre al 31 dicembre e sono state sospese, sempre per tutto l'88 le procedure di rilascio per negozi e laboratori artigianali.

Per gli esercizi commerciali e artigiani, c'è un pressante appello del segretario della Confesercenti, Giacomo Svicher ai deputati perché siano presenti a Montecitorio per varare il decreto com'è stato corretto dal Senato. Altrimenti sarebbe una vera e propria beffa per commercianti, artigiani e operatori turistici. La misura è indispensabile perché fermerebbe centinaia di migliaia di sfratti e porrebbe un freno agli affitti, cadendo il ricatto dell'espulsione.

Svicher ci mostra un dossier, preparato da Vanna De Pietro del coordinamento esercenti, artigiani e professionisti del Sud. Sono registrate le stangate del canone. Gli aumenti - sottolinea il segretario della Confesercenti - sono del 300/400%. Arrivano anche a superare di dieci volte i fitti attuali. Ecco alcuni esempi che riguardano Roma. Ma la situazione è identica nelle grandi città, Milano, Genova, Torino, Bologna, Firenze, Napoli, Palermo, ecc. ecc.

A una vittoria, in via Menghini, la «Siela» ha portato l'affitto mensile di 1 milione e mezzo a 5 milioni, con un incremento annuo di 42 milioni (+835%). Nella stessa strada,



**L'ipotesi sarà valutata dall'Associazione nazionale dei magistrati. Ma molti si sono dichiarati contrari**

**La protesta dei giudici per la mancata approvazione della legge sulla responsabilità civile**

**Sciopero bianco nei tribunali?  
Si decide il 7 aprile**

La Giunta esecutiva dell'Associazione nazionale magistrati deciderà giovedì prossimo le risposte ai confusi sviluppi dell'iter della legge sulla responsabilità civile. Si arriverà alla proclamazione di «scioperi bianchi»? Vincenzo Accattatis, vicepresidente dell'Anm ed esponente di Magistratura democratica, è contrario a questa forma di protesta. Intanto si torna a parlare di un voto in extremis della legge.

insediavano soltanto il 16 aprile. Ma non per questo i vertici della magistratura associata trascureranno di farsi sentire.

Si arriverà a forme di «sciopero bianco», del resto già ventilate nel corso della campagna referendaria dello scorso autunno? Per ora è solo un'ipotesi. Certo, il malcontento è diffuso tra i giudici. Se ne è fatto interprete Vincenzo Accattatis, vicepresidente dell'Anm, che peraltro non condivide i propositi di protesta stile «Cobas».

«Il ritardo nell'approvazione della legge sulla responsabilità civile - sostiene l'esponente di Magistratura democratica - è molto preoccupante da parte del Parlamento. Più volte ci era stato assicurato che non vi sarebbero stati problemi per l'approvazione della riforma entro il termine del 7 aprile. Questo ritardo - continua Accattatis - suscita grosse apprensioni nei magistrati che si vedono esposti non ad azioni legali di responsabilità secondo legge, ma a possibili pressioni, minacce e appesantimenti in quanto in Italia vi sono processi con parti processuali agguerritissime, soprattutto mafia, camorra e corruzione politica, che sono disposte a giocare tutte le carte disponibili contro la magistratura».

La corrente di Md, confortata da un rilevante successo nelle elezioni del mese scorso, mantiene la sua contrarietà a forme di sciopero. «Non siamo doganieri», avevano detto i suoi rappresentanti al congresso Anm di Genova, svolto in un clima di tensione all'indomani dei referendum. «Anzi - è sempre Accattatis che parla - di quel referendum avevamo cercato di assumere gli aspetti positivi. Poteva essere, infatti, l'occasione per mobilitare tutti a realizzare le riforme necessarie ad una giustizia più efficiente. Invece, trascorsa la scadenza elettorale e nonostante gli impegni presi dalle forze politiche, cosa è accaduto? Il Parlamento non riesce a varare la nuova disciplina sulla responsabilità civile e, al tempo stesso, non si sono fatti passi avanti sul terreno riformatore. Siamo ad un punto in cui non è eccessivo parlare di slancio istituzionale. Ognuno, sia chiaro, deve assumersi le sue responsabilità per quel che può succedere».

Frattanto si registra qualche ipotesi di respicenza in casa socialista che, dopo una sconcertante alleanza di comportamenti, potrebbe portare (ma il condizionale è più che mai d'obbligo) ad un'approvazione all'ultima ora della legge sui giudici, bloccata al Senato. Proprio il vicepresidente dell'assemblea di palazzo Madama, il socialista Cino Scavaroli, ha sottolineato che eventuali «voti legislativi devono essere evitati perché comportano gravi rischi». La possibilità di un «salvataggio» del provvedimento sul filo di lana della scadenza abrogativa delle vecchie norme sarebbe emersa nell'incontro tra il presidente incaricato De Mita e la delegazione socialista. A conferma che questo «atto dovuto» è stato ridotto a merce di scambio sul tavolo della trattativa per la formazione del nuovo governo.

FABIO INWINKL

ROMA. La magistratura replicherà con fermezza agli episodi e alle manovre che in questi giorni hanno caratterizzato la vicenda parlamentare della legge sulla responsabilità civile dei giudici. La giunta esecutiva dell'Associazione nazionale magistrati è stata convocata per giovedì 7 aprile, proprio la data che sanziona gli effetti abrogativi del referendum. Si tratta ancora della vecchia giunta, dal momento che gli organismi eletti nelle votazioni del 13-15 marzo si

**Bari  
Regolamento  
di conti  
Un morto**

BARI. Un morto e un ferito grave per un regolamento di conti nella malavita locale è accaduto ieri mattina alla periferia di Terlizzi (Bari), nei pressi del deposito di un autodemolitore sulla statale 98.

La vittima è Tommaso De Lorusso, di 24 anni, un pregiudicato titolare, assieme al fratello Giovanni, dell'officina. Il ferito è un loro dipendente, Gioacchino Tedeschi, un pregiudicato di 22 anni.

Secondo una prima ricostruzione dei carabinieri, a sparare contro De Lorusso - che aveva precedenti per rapine, estorsioni ed altri reati contro il patrimonio - sarebbero stati due killer giunti a bordo di una «Renault 20». L'operaio - che sarebbe rimasto ferito accidentalmente - sarà interrogato quando i medici scioglieranno la prognosi.

La vittima è stata raggiunta da due proiettili, uno alla testa, l'altro alla schiena, sparati da distanza ravvicinata e che lo hanno ucciso sul colpo.

Una telefonata anonima ha informato i carabinieri di quanto accaduto. Quando i militari sono giunti sul posto, il ferito era già stato trasportato all'ospedale civile di Ruvo (Bari) dove i sanitari lo hanno sottoposto ad un delicato intervento chirurgico all'addome.

Da tempo gli autodemolitori della zona sono nel mirino delle forze dell'ordine, che il 24 febbraio scorso avevano arrestato nove persone componenti di una stessa famiglia, coinvolte nella ricettazione di auto rubate che venivano smontate e vendute a pezzi come parti di ricambio.

È da rilevare che nella stessa località, nell'ottobre dello scorso anno, furono uccisi, sempre a colpi di pistola, una prostituta ed il suo «protettore».

**Farmoplant  
«Non spetta  
al Comune  
riaprire»**

MASSA. «Se è vero che gli impianti Rogor e L56 devono essere riattivati, per permettere alla commissione interministeriale di ultimare le indagini relative alla nocività, non è altrettanto vero che debba essere il Comune ad ordinarne la loro riapertura, per permettere che ciò avvenga». Questa, in sintesi, la risposta del sindaco Pennacchietti al prefetto, dottor Fausto Meloni che, in veste di presidente della commissione, aveva, martedì 29, inviato un primo telegramma al Comune, in cui si chiedeva di emettere un'ordinanza per la rimessa in marcia delle produzioni suddette, in un periodo di tempo indicato tra il 6 e il 27 aprile.

**Scherzo  
Lira  
pesante  
a Ferrara**

FERRARA. File di cittadini ferraresi davanti agli sportelli bancari con cospicui pacchetti di banconote da 10mila e 100mila in corso, per cambiare con quelle «pesanti» da 10 e da 100. Il pesce d'aprile ha funzionato. Un manifesto, di autori ignoti, affisso in tutta la città per informare che dal 5 aprile le attuali banconote da 10.000 e 100.000 lire non sarebbero più state valide, è stato talmente ben redatto da trarre in inganno moltissimi ferraresi. Scoperto l'inganno, la polizia ha provveduto subito a sequestrare il manifesto, firmato dal «Capo gabinetto monetario del ministero delle Finanze», e dal Governatore della Banca d'Italia. Non sono mancate le telefonate indignate o divertite, a giornali, carabinieri e Questura di Ferrara.

Presentato da comunisti e Sinistra indipendente  
**Ecco il progetto per impedire  
la paralisi dell'Inquirente**

Comunisti e Sinistra indipendente hanno depositato ieri mattina, sia alla Camera che al Senato, il testo di una proposta di legge per la «disciplina transitoria dei procedimenti penali per i reati ministeriali». Il progetto, una volta approvato, ovierebbe - in attesa della riforma - alla paralisi dell'Inquirente a seguito del referendum. I poteri istruttori vengono attribuiti alla magistratura ordinaria.

ROMA. A ventiquattrore dall'incontro «informale» del capigruppo di Senato e Camera sui nodi della legislazione post-referendaria i gruppi parlamentari del Pci e della Sinistra indipendente hanno dato il «buon esempio». Hanno presentato formalmente nelle due Camere il testo di un progetto legislativo che anticipa la riforma dell'Inquirente. La proposta - firmata a Montecitorio Violante, Rodotà, Tortorella, Ferrara, Trabacchi e Strumendo e al Senato Maffioletti, Onorato, Pasquino, Macis e Giglia Tedesco - definisce una disciplina transitoria per i reati ministeriali che valga dopo l'8 aprile, data in cui avrà effetto il referendum abrogativo.

Il Parlamento non è riuscito a varare prima di questa scadenza la nuova disciplina costituzionale (che richiede la doppia lettura delle due Camere) con la quale si tra-

decisione del Parlamento in seduta comune sulla messa in stato d'accusa. In sostanza, il magistrato agisce come organo servente nei confronti del Parlamento in seguito alla perdita di ogni potere istruttorio da parte della commissione. Terminata l'inchiesta, la commissione acquisisce gli atti e relazione al Parlamento. Con l'ultimo articolo la disciplina transitoria si estende anche ai procedimenti in corso. Le disposizioni sull'autorizzazione a procedere non si applicano, per il periodo contemplato dalla legge, nei confronti dei ministri parlamentari.

Sin qui l'iniziativa formalizzata da comunisti e Sinistra indipendente, con una rapidità che sottolinea l'urgenza dell'intervento legislativo di fronte alla marea montante della corruzione politica. Ma anche dalla maggioranza - si segnala un'attivazione su questo terreno. Se ne è fatto promotore Giuseppe Gargani, presidente della commissione Giustizia della Camera e responsabile della Dc in materia. Gargani ha annunciato ieri una proposta di legge che è già stata sottoscritta dal socialista Salvo Andò e dal repubblicano Del Penni-

**Gorbaciov apre  
all'Occidente.  
Autorizzata  
in Russia  
la diffusione di  
Telemontecarlo.**

Pesce d'aprile. Non è vero niente. Al Cremlino è bastata la rivoluzione d'ottobre e per quella della televisione bisognerà aspettare ancora un po'. Non è escluso, però, che il compagno Mikhail possa farci un pensierino. In tal caso sceglierebbe sicuramente Telemontecarlo. Per lui sarebbe molto conveniente. Non prenderebbe nessuna decisione prima di aver visto CBS News, renderebbe felice Raissa con Gabriela e sollevarebbe l'atavica anima malinconica del popolo russo con Teste di gomma. Non parliamo poi dei vantaggi per la glasnost: invece delle interminabili partite a scacchi, i sovietici passerebbero il tempo scoprendo la ricchezza degli avvenimenti sportivi internazionali trasmessi da Telemontecarlo. Certo, ci sarebbe qualche effetto negativo, ma anche la perestrojka televisiva ha il suo prezzo. I giovani, per esempio, abbandonerebbero per mezz'ora al giorno la lettura di Tolstoj per seguire Clip Clip. In attesa che cada la cortina dell'etere, Telemontecarlo invita gli amici dell'Est a avere un po' di pazienza. E, quando sarà il momento: spettatori di tutto il mondo, unitevi!

**TMC  
TELEMONTECARLO  
TV senza frontiere.**

**Netturbino estorsore: arrestato**

NAPOLI. «Ha sempre fatto il suo dovere. Ma un rapporto, un'assenza ingiustificata. Solo nell'ultimo mese si è assentato, per poco, varie volte per delle strane telefonate». Così dicono di Mario D'Angelo, 36 anni, i suoi colleghi netturbini del XXIII Circolo della Nettezza Urbana del quartiere Vicaria quando apprendono del suo arresto per estorsione aggravata, avvenuto ieri. Le «strane telefonate» D'Angelo le faceva, come si è potuto accertare dopo, a due commercianti di viale Gramsci a Mergelina, Vittorio Possenti e Ferdinando Messina. Spacciandosi per il boss di un'organizzazione camorristica, chiedeva duecento milioni in cambio di «protezione». I due professionisti hanno tentato in ogni modo di far capire allo sconosciuto interlocutore di non essere in grado di pagare tale cifra. Ma per tutta risposta le minacce sono aumentate e si sono estese anche ai familiari delle vittime prescelte, che, preoccupate, hanno deciso di

raccontare tutto al funzionario della sezione antiestorsione della squadra mobile della questura. Iniziano le intercettazioni telefoniche. Viene fotografato, così, il piano per il pagamento di una prima rata di dodici milioni. È lo stesso Mario D'Angelo che stabilisce la consegna per il 30 marzo, alle 11 nei pressi del distributore di benzina dell'Agip sulla tangenziale, proprio vicino al casello di Agnano. Per la polizia (alcuni agenti sono travestiti da benzinaia) è un gioco arrestare il netturbino estorsore che arriva puntuale all'appuntamento.

È così naufragato il piano di Mario D'Angelo che, per non destare alcun sospetto, aveva chiesto in ufficio un breve prelievo, così, il piano per il pagamento di una prima rata di dodici milioni. È lo stesso Mario D'Angelo che stabilisce la consegna per il 30 marzo, alle 11 nei pressi del distributore di benzina dell'Agip sulla tangenziale, proprio vicino al casello di Agnano. Per la polizia (alcuni agenti sono travestiti da benzinaia) è un gioco arrestare il netturbino estorsore che arriva puntuale all'appuntamento.

In questura, dove è stato interrogato per chiarire se ad architettare il tentativo di estorsione sia stato lui solo o se, invece, avesse dei complici, ha detto che doveva pagare alcuni debiti. □ M.R.





**Inquinamento da atrazina**  
Decreto prorogato  
L'acqua avvelenata  
resta potabile

Donat Cattin continua con le ordinanze e le proroghe. Così l'acqua avvelenata dai pesticidi diventa, per magia, potabile. È successo di nuovo ieri quando sono stati confermati i tassi ammessi nell'acqua potabile per atrazina, molinate e bentazone. Nella sola Lombardia due milioni e 200mila persone sono a rischio. Ricorso al Tar del Lazio per la sospensione dell'ordinanza.

**MIRELLA ACCONCIAMESSA**

ROMA. Inquinati o inquinatissimi? Solo nel secondo caso il ministro della Sanità Donat Cattin proibisce di continuare a buttare sulla terra atrazina, molinate e bentazone. È questa la sostanza dell'ordinanza di ieri di Donat Cattin sull'acqua inquinata che diventa potabile per magia del ministro. Riepiloghiamo. Scadeva ieri sera l'ordinanza di Donat Cattin che ammette atrazina, bentazone e molinate nell'acqua «per uso umano» (cioè per bere e cucinare) in limiti superiori a quelli fissati dalla Cee. La percentuale dei residui di queste sostanze chimiche, che vengono usate in quantità enormi in agricoltura (e dal terreno passano poi nelle falde), ammesse è un po' più bassa di quella di un anno fa. Infatti passa da 1,7 a 1 microgrammo per litro per l'atrazina (sicuramente la più diffusa); da 6 a 4 per il molinate e da 25 a 16,5 per il bentazone. Allora le cose vanno meglio? Neanche per sogno. Siamo, infatti, lontanissimi da quello 0,1 microgrammo ammesso dalle legge per ogni residuo e che stabilisce in soli 0,5 microgrammi l'insieme dei residui ammessi. L'ordinanza dello scorso anno «che rendeva potabile l'acqua per decreto» aveva lo scopo di prendere tempo per operare sul campo, cioè per intervenire e ridurre l'uso dei pesticidi e di qui le infiltrazioni nelle falde freatiche, anche se è noto che, a seconda del tipo di terreno, ci vogliono dai dieci ai venti anni per «smaltire» questi veleni. «Come era prevedibile, da un anno all'altro», dice Renata Ingrao segretaria generale della Lega ambiente - la situazione non è cambiata: le analisi delle Usi lombarde, ad esempio, confermano una presenza diffusa di residui nei pozzi (in particolare nella zona di Pavia), costante rispetto all'anno passato, che lasciò all'asciutto decine di comuni della Padania». A questo punto - aggiunge Cesare Donnhäuser, responsabile agricoltura della Lega - chie-

diamo al governo e al ministro per prima cosa di vietare non solo l'uso, ma la vendita di atrazina su tutto il territorio per la sua accertata genotossicità. La Lega chiede inoltre al ministro di informare sulla applicazione di due articoli fondamentali dell'ordinanza e cioè su quello che vieta di usare atrazina e molinate nelle zone in cui si registrava la presenza nei pozzi di residui rispettivamente di 1 e 3,5 microgrammi per litro e su quello che stabilisce che le vendite di diserbanti dovevano essere trimesistralmente comunicate dalle Usi. Siamo al terzo posto nel mondo nell'uso di pesticidi - denunciano i parlamentari verdi. Nel solo 1985 ne abbiamo consumate 166.839 tonnellate. E annunciano un nuovo ricorso alla Procura della Repubblica. Nella denuncia i parlamentari ipotizzano la violazione degli articoli del codice che puniscono chiunque «distribuisca per il consumo acque, sostanze o cose che sono state da altri avvelenate, corrotte, adulterate o contraffatte in modo pericoloso per la salute pubblica; chi avvelena acque o sostanze per l'alimentazione; chi impedisce un evento dannoso». Ancora più duro il giudizio di Rino Favanello, segretario dell'Associazione Ambiente e lavoro. «Il ministro ha addirittura peggiorato quanto stabilito da alcuni decreti regionali: la soglia limite di 4 microgrammi per litro per la «potabilità» di acqua inquinata da molinate è superiore al decreto della Regione Lombardia che stabiliva 3,5. Inoltre Donat Cattin continua a consentire l'uso di tonnellate di atrazina, molinate e bentazone in zone che hanno acque con concentrazioni da 10 a 150 volte superiori ai limiti ammessi dalla Cee». Inoltre - dichiara Favanello - il ministro Donat Cattin continua a consentire l'uso di tonnellate di atrazina, molinate e bentazone in zone che hanno acque con concentrazioni da 10 a 150 volte superiori ai limiti ammessi dalla Cee. Inoltre - dichiara Favanello - il ministro Donat Cattin continua a consentire l'uso di tonnellate di atrazina, molinate e bentazone in zone che hanno acque con concentrazioni da 10 a 150 volte superiori ai limiti ammessi dalla Cee. Inoltre - dichiara Favanello - il ministro Donat Cattin continua a consentire l'uso di tonnellate di atrazina, molinate e bentazone in zone che hanno acque con concentrazioni da 10 a 150 volte superiori ai limiti ammessi dalla Cee.

L'eroina dalla Sicilia a New York  
61 persone finite in carcere  
tra Palermo, Roma, Napoli, Milano,  
Trento, Reggio Calabria e Lamezia T.

**Sulla rotta della droga 100 arresti**

È stata definita la più grande operazione antidroga degli ultimi anni. Circa 250 mandati di cattura e 101 arresti già eseguiti tra Italia e Stati Uniti. Si tratta del colossale traffico di droga gestito dalla mafia siciliana. L'eroina da Palermo veniva inviata a New York e da lì distribuita in tutti gli Stati Uniti. In Italia 61 persone finite in carcere tra Palermo, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Catanzaro, Lamezia, Milano e Trento.

**FRANCESCO VITALE**

PALERMO. I clan sono quelli storici: i Fidanziati a Palermo, i Gambino a New York. L'affare è il solito: un colossale traffico di eroina sull'asse Sicilia-Usa. Un business di decine di miliardi nel quale hanno messo il naso l'Interpol, l'Fbi, la Dea. Circa 160 i mandati di cattura in Italia e 61 gli arresti eseguiti tra Palermo, Roma, Napoli, Milano, Trento, Reggio Calabria, Lamezia Terme e Catanzaro. La banda di trafficanti aveva il suo quartier generale nel capoluogo siciliano dove la Procura di Palermo ha resi noti i nomi di 9 persone arrestate. Si tratta di Leonardo Lo Verde, 45 anni, Salvatore Traccoligi, 36 anni, Francesco Romano, 60 anni, Antonio Mauro, 61 anni, Fran-

cesco Di Maggio, 32 anni, pregiudicato per contrabbando, truffe e rapine, Salvatore Giambruno, 35 anni, pregiudicato per gioco d'azzardo, Carlo Gargano, Natale Palazzotto, 46 anni pregiudicato per associazione a delinquere, Vincenzo Nuccio, 68 anni. Tra i latitanti Tanino Fidanziati. Si conoscono anche i nomi dell'«ala» romana dell'organizzazione: Fabrizio Puccio, 39 anni, e la sua convivente Franca Bardicenti di 35 anni, Carlo Moro, 57 anni, e Angelo Codognato, 41 anni, già inquisito nel 1984 perché ritenuto uno degli esponenti della banda della Magliana che faceva capo a Pippo Calò, il cassiere della mafia condannato a 23 anni di reclusione nel maxi

processo di Palermo. Altri 4 arresti sono stati compiuti a Napoli. Nel capoluogo campano sono finiti in manette Filippo Albanese, 40 anni, Ciro Di Marco, 32 anni, pregiudicato per associazione a delinquere, suo fratello Giuseppe, 22 anni, e Francesco Martucci. Non si conoscono per il momento i nomi di tutte le persone finite in galera nelle altre città coinvolte nell'operazione.

Per quel che riguarda il troncone americano dell'inchiesta, l'Fbi e la Dea hanno arrestato ieri 40 persone, pare tutti appartenenti alle famiglie mafiose del Gambino e Adamiata. Tra gli arrestati Matteo Romano e di Emanuele Adamiata, capo dell'omonima famiglia, già condannato a 12 anni di carcere nel primo grande processo per mafia e droga istruito dal giudice Giovanni Falcone. Emanuele Adamiata era evaso qualche anno fa dal carcere di Parma. Nella sua abitazione di New York l'Fbi ha sequestrato mezzo chilo di eroina. Tra gli arrestati a New York, secondo fonti americane, vi è un sacerdote cattolico, noto come «padre Lorenzo» (al secolo

Lorenzo Zorzi), già inquisito nel 1982 per contrabbando di oggetti d'arte. I 23 ordini di cattura firmati dal sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, Carmelo Carrara, sono stati eseguiti dalla Criminalpol, dai carabinieri e dalla guardia di finanza. Insieme al traffico di stupefacenti è stato scoperto anche un vasto giro di assegni rubati che l'organizzazione riciclava utilizzando alcuni canali privilegiati con le banche.

Ma l'affare di proporzioni più grosse resta, ovviamente, il traffico di morfina base. A capeggiarlo c'erano a Palermo il clan dei Fidanziati e a New York quello dei Gambino. E sulla pista dell'eroina potrebbe essere caduto l'agente di polizia Natale Mondo, ucciso a Palermo il 14 gennaio di quest'anno nel cuore del quartiere dell'Arenella, regno di Tanino Fidanziati, uno dei più temibili boss di Cosa Nostra. Due giorni dopo l'assassinio di Mondo, che era stato stretto collaboratore di Cassarà e Montana, si apprese della scomparsa di Tanino Fidanziati. Tra le tante ipotesi si avanzò anche quella



**Strage di Natale**  
Altri due ordini  
di cattura per la bomba  
sul rapido «904»

FIRENZE. Altri due mandati di cattura per la strage di Natale, quella del 904, dove morirono quindici persone e 230 restarono ferite. Sono le note. Un mandato di cattura è stato spiccato nei confronti di Giulio Pirozzi, l'uomo che in molti definiscono come il braccio destro del boss camorristico Giuseppe Missi. L'altro mandato è intestato a Friedrich Schaudinn, un cinquantenne esperto di bombe e timer, misterioso personaggio originario di Zagabria ma residente ad Ostia Lido, già implicato nelle indagini di

strage. Lo Schaudinn ed il Pirozzi erano già finiti nella rete degli inquirenti che indagano sull'attentato al treno. Il giudice istruttore Emilio Cirioni, nel novembre scorso, aveva però prosciolto il Pirozzi per insufficienza di prove e lo Schaudinn dall'accusa di banda armata e trasporto di esplosivo. Il Pm Pierluigi Vigna ha presentato ricorso ed ha avuto ragione dalla sezione istruttoria della corte d'Appello. I due sono rientrati a pieno titolo nel processo per strage che la magistratura fiorentina sta istruendo.

**Ricovero coatto per insegnante «pazza»**

Il sindaco di Mirano l'ha fatta prelevare a scuola dai carabinieri. Le cure obbligatorie previste da una norma della 180

VENEZIA. Un'insegnante di Mirano, Michela Lucchiaro, 30 anni, è stata ricoverata in ospedale per ordine del sindaco. Il provvedimento è stato preso in applicazione di quell'articolo della legge 180 che prevede il trattamento sanitario coatto per i malati di mente in gravi condizioni che non vogliono curarsi. Lo ha confermato proprio Renzo

di italiano dell'Istituto professionale per l'industria e l'artigianato «Ponti» di Cavin di S. Maria. Giovedì scorso, infatti, Michela Lucchiaro è stata prelevata in classe, mentre faceva lezione, da tre carabinieri e un vigile urbano. È stata poi condotta al reparto psichiatrico dell'ospedale di Dolo, diretto dalla dottoressa Vera Renda. Nello sconcerto generale il professor Paolo Rubini, presidente dell'Istituto, che è frequentato da 500 studenti, aveva dichiarato: «La professoressa non è in grado di continuare a svolgere la propria attività educativa e didattica». E a chi gli ha rimproverato la spettacolarità esecutiva del provvedimento - a scuola, davanti agli allievi - il preside ha

obiettato: «È stato fatto per salvaguardare lei e i ragazzi». L'incapacità dell'insegnante a svolgere attività didattica, prevista da una norma del 1924 e convalidata dalla Usi locale, prevede il collocamento «in aspettativa d'ufficio» della professoressa. Sarebbero stati un gruppo di genitori e studenti a segnalare comportamenti «anormali» della Lucchiaro. Ma c'è stato anche molto sbalordimento. Tra colleghi e studenti nessuno sarebbe disposto a giurare che la professoressa «dava i numeri». Eppure nel provvedimento si parla di «continuo squilibrio mentale». Un familiare dell'insegnante ricoverata, che abita nel comune di Mirano, sostiene che

«Michela è una ragazza normalissima. Non riesco a capire - aggiunge - come si possa essere arrivati a tanto. È una ragazza tutta casa e chiesa, altro che tante ragazze di oggi che vanno in giro con la minigonna cortissima e tanti grilli per la testa. Per tanti anni ha frequentato l'Azione cattolica». È un amico della professoressa ha detto indignato: «Se Michela era davvero molto malata non c'era bisogno di andare a prenderla a scuola, potevano almeno aspettare che tornasse a casa...». Un'osservazione che resta comunque valida, qualsiasi siano le condizioni della salute mentale della professoressa. Se il ricovero era necessario, perché tutta quella messa in scena?

CITROËN AFFARI E FINANZA

**1.000.000 DI SCONTO OPPURE 8.000.000 SENZA INTERESSI FINO AL 9 APRILE**

**CITROËN BX. NIENTE PUO' FERMARLA.**

Mentre la comodità di altre auto spesso si ferma alla normalità, BX vi accoglie con il record di abitabilità della sua categoria e con l'imbattibile primato di comfort e sicurezza delle sue esclusive sospensioni idropneumatiche regolabili.

Mentre altri vi chiedono di scegliere tra economia e prestazioni, BX vi dà 20 chilometri con un solo litro di benzina (BX 11 a 90 km/h), addirittura 21 con un litro di gasolio (BX 17D a 90 km/h), 20.000 chilometri con soltanto due ore di manutenzione ordinaria. E anche i 218 km/h di velocità massima e l'ABS di serie dell'entusiasmante BX 19 GTi 16 valvole.

Perché accontentarsi di molto quando, con una BX, si può avere tutto?

Fino al 9 aprile Citroën vi propone un affare irresistibile: un milione di sconto, IVA inclusa, su tutte le BX disponibili dalle Concessionarie e dalle Vendite Autorizzate Citroën. Per chi invece preferisce l'acquisto rateale, i Concessionari Citroën vi offrono finanziamenti senza interessi fino a 8 milioni\*, con rate a partire da L. 208.000. Oppure finanziamenti fino a 12 milioni\* con taglio del 50% sugli interessi rispetto ai tassi di Citroën Finanziaria in vigore al 2.1.1988.

Sono proposte eccezionali non cumulabili tra loro né con altre iniziative in corso.

Cosa aspettate per correre ad acquistare una delle 12 versioni BX dalle Concessionarie e Vendite Autorizzate Citroën? Con offerte così, niente può fermarvi.

E su tutte le vetture nuove, Citroën offre gratuitamente 12 mesi di servizio Citroën Assistance 24 ore su 24.

FINANZIAMENTI SENZA INTERESSI		FINANZIAMENTI A TASSO FISSO ANNUO DEL 7,8%	
5.000.000 in 24 rate da L. 208.000		8.000.000 in 36 rate da L. 274.000 (risparmio L. 1.872.000)	
7.000.000 in 18 rate da L. 389.000		10.000.000 in 36 rate da L. 343.000 (risparmio L. 2.340.000)	
8.000.000 in 15 rate da L. 533.000		12.000.000 in 36 rate da L. 411.000 (risparmio L. 2.808.000)	

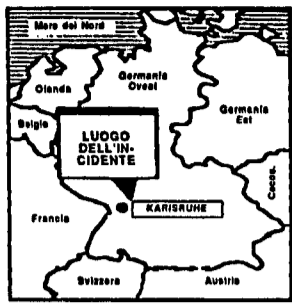
\*Salvo approvazione Citroën Finanziaria. Costo Pratica finanziamento L. 150.000.

CITROËN AFFARI E FINANZA

Panama Riaprono negozi e banche

DAL NOSTRO INVIATO MASSIMO CAVALLINI

CITTÀ DEL MESSICO. Salgono le saracinesche, le strade si animano. Per la prima volta dopo molti giorni Panama ha perso la cupa aria...



L'incidente è avvenuto ieri a Forst, in Germania. Il velivolo si è schiantato nel pieno centro abitato. Un altro aereo mercoledì era caduto in Baviera a un chilometro e mezzo da tre centrali nucleari.

Precipitato F16 Usa Aveva un missile a bordo

Due gravi incidenti che avrebbero potuto avere conseguenze davvero catastrofiche hanno scosso la Germania Federale nel giro di sole 24 ore.

DAL NOSTRO INVIATO PAOLO SOLDINI

BONN. Il bilancio è pesante, due morti (il pilota e un civile) e decine di feriti, ma avrebbe potuto essere ben peggiore: l'aereo era carico di munizioni e trasportava un missile aria-terra contenente una pericolosissima sostanza chimica.

La coincidenza tra i due incidenti è impressionante e ha provocato paura e un'ondata di proteste.

giò di un chilometro e mezzo dal punto in cui il caccia è caduto si trovano tre centrali atomiche, la Isar I, la Isar II e il vecchio impianto, in disuso, di Niederaichbach.

per quello che avrebbe potuto accadere, è stata subito polemica su quello che potrebbe ancora accadere. La Germania è sicuramente, almeno in Europa, il paese che più si è preoccupato di prevenire questo particolare rischio nucleare che viene dal cielo, ma è anche il paese che ha una delle maggiori concentrazioni di impianti atomici e che ha il più intenso traffico aereo, sia civile che militare.



Il luogo dove è precipitato l'F16 dell'aeronautica americana, ieri, a Forst, un villaggio della Germania federale. Nell'incidente sono morti il pilota e un civile.

Tempesta politica al ministero della Giustizia americano

Il caso Meese «imbarazza» Bush ma Reagan difende il suo ministro

Il caso Meese si è già trasformato in tempesta politica per Reagan, ma soprattutto per l'unico candidato presidenziale repubblicano rimasto in lizza.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE SIEGMUND GINZBERG

NEW YORK. Il caso Meese è già diventato tempesta politica. A questo punto il suo allontanamento potrebbe essere questione di giorni, se non di ore.

All'osservazione di un reporter che la sua posizione non era tanto chiara, Bush ha risposto: «E' ciò che intendo». Ma il candidato la cui maggiore debolezza è proprio non aver mai preso una posizione chiara su nessuna questione spinosa, frangente compreso, dovrà prima o poi decidersi anche lui a saltare la finestra.



Edwin Meese

ra politicamente molto schierata, spesso al centro dei momenti più impopolari di questa amministrazione.

COMUNE DI CALITRI

PROVINCIA DI AVELLINO

Avviso di gara

L'Amministrazione comunale, in esecuzione della deliberazione di C.C. n. 6 del 15.1.1988, esecutiva e norma di legge, indice una gara d'appalto per l'affidamento dei lavori per la costruzione della rete idrica e fognante nera nel Piano di Recupero del Centro Storico.

I lavori sono finanziati coi fondi di cui alla Legge 219/81 e consistono nella realizzazione della rete idrica e fognante nera nel Piano di Recupero del Centro Storico.

Il termine per l'esecuzione è fissato in mesi 20 e giorni 8. La domanda di partecipazione, da redigersi su carta da bollo da L. 5.000 in lingua italiana, dovrà pervenire al Comune di Calitri, Ufficio Segreteria, Via Campo Sportivo, 83045 Calitri, Prov. di Avellino, Italia, entro il 26 aprile 1988.

Saranno ammesse a partecipare le imprese riunite, ai sensi degli artt. 20 e seguenti della Legge 584/77.

La domanda dovrà essere corredata dalla seguente documentazione in carta semplice:

- 1) certificato di iscrizione all'ANC categoria 10/A, per adeguato importo. Gli imprenditori non italiani dovranno essere iscritti all'Albo Nazionale del proprio Paese in maniera idonea all'assunzione dell'appalto e presentare il relativo certificato;
2) dichiarazione di non essere stati sottoposti a procedimenti e provvedimenti di cui all'art. 2 della Legge 936/82 (antimafia);
3) dichiarazione attestante l'inesistenza di cause di esclusione della gara prevista dall'art. 13 della Legge 584/77;
4) dichiarazione di essere in possesso di adeguate referenze;
5) dichiarazione concernente la cifra degli affari, globale ed in lavori, dell'impresa negli ultimi tre esercizi;
6) elenco dei lavori eseguiti nell'ultimo quinquennio, corredata da certificati di buona esecuzione, con l'indicazione dell'importo, del periodo e del luogo di esecuzione e della loro esecuzione a regola d'arte;
7) dichiarazione delle attrezzature, dei mezzi d'opera e dell'equipaggiamento tecnico di cui si disporrà per l'esecuzione dell'appalto.

Il presente avviso viene inviato all'Ufficio delle Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee in data 23.3.1988.

La richiesta di partecipazione non è vincolante per l'Amministrazione appaltante. Calitri, 23 marzo 1988.

IL SINDACO rag. Aldo Enzo Frasca

Se la glasnost arriva fino a Gorbaciov

MOSCA. Che ci sia qualcuno cui la glasnost non piace affatto non è un mistero. Che ci sia qualcuno, anche in alto, che si adopera per soffocarla, neppure. Ma non senza che, per ora, gli uni e gli altri siano in grado di fermarla. La vicenda da almeno-azerbaigiana è stata un episodio di «oscuramento» significativo. Ma si continua. Abbattendo ogni giorno qualche nuovo tabù. In questo caso vogliamo offrire ai lettori due esempi recenti di glasnost. Tanto più importanti ci paiono perché esprimono posizioni diametralmente opposte. Il primo dei quali, tra l'altro, è una novità assoluta: per la prima volta da tempo immemorabile, anche il segretario generale del partito viene fatto oggetto di un'analisi e di giudizi «laici», senz'ombra di piaggeria.

La droga da culto

Krusciov, che aveva ben cominciato l'attacco al culto, finì per cadere dentro. Poi fu Breznev a credere nella propria genialità. Per quanto tempo la storia ci insegnerà ad essere ragionevoli e saggi, affinché impariamo a stroncare sul nascere ogni esaltazione?

Ecco due esempi di come la glasnost abbatta giorno per giorno nuovi tabù. Due esempi che indicano che la glasnost è un processo che per il momento nessuno appare in grado di fermare, nemmeno quelli che ancora oggi invocano «il pugno di ferro» e parlano di Stalin come «percezione della patria».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE GIULIETTO CHIESA

Penso che neppure Lenin sarebbe stato Lenin se non fosse stato così geniale da capire subito il carattere estiziale della droga da culto (la chiamo così per comodità) e da estrapparla fin dall'inizio.

«Stalin, la spada che punisce»

Forza, affrettiamoci! So che la mia lettera non sarà pubblicata. Neppure nella vostra tribuna che è «non per la stampa».

Iran-Irak Breve tregua annunciata da Baghdad

CIPRO. L'Irak ha deciso di osservare dalle 23 di ieri e per tre giorni una tregua provvisoria nella «guerra delle città».

Invece G. Tuzekij, da Leningrado, è di avviso opposto. E pubblicano anche lui, imparzialmente: «A proposito della critica a Stalin».

«Circa la virulenta campagna contro il compagno Stalin, propongo di creare un'associazione dei difensori della sua memoria. È vero. Con Stalin ci sono state le repressioni. Ma con Krusciov e con Breznev c'è stata la perversione della nostra giusta causa.





Il disprezzo di Gardini nei confronti dei piccoli azionisti

ANTONIO SABA

Il mercato, i risparmiatori, la Consob si trovano di fronte ad un fatto senza precedenti: l'esplicita manifestazione del disprezzo nei confronti del mercato stesso e dei piccoli azionisti.

Legge; non c'è e quindi non la faremo», ha detto bruscamente. Eppure il multinazionale Gardini sa bene che in tutti i paesi sviluppati (quelli dove lui possiede depositi granari, società saccariferi e olearie), l'OPA è in vigore e costituisce anche un bell'esempio di democrazia finanziaria e di rispetto dei piccoli azionisti.

C'è di che rimanere allibiti. Per bocca del suo esponente più in vista, la Famiglia Ferruzzi di Ravenna lancia una vera e propria sfida alla comunità finanziaria di tutto il paese e innanzi tutto al 150mila piccoli azionisti che possiedono, assieme a lui, le società quotate di cui egli detiene (ma non sempre) la maggioranza.

Un ricordo della storica lotta delle raccogliatrici di olive calabresi quando venne eliminata la retribuzione in natura e furono pagate come tutti

Un salario, invece dell'olio

Cara Unità, l'articolo «27.000 lire al giorno. Paga da festa» (Unità del 13 marzo u.s.) mi ha riportato indietro nel tempo, a luoghi e situazioni pressoché analoghe a quelle descritte: a testimonianza che la lotta delle raccogliatrici di olive del Sud per il loro riscatto viene da lontano e non può considerarsi tregua, pena il ritorno a condizioni indecorose.

Il grande finanziere internazionale per fare i suoi affari approfitta delle, momentanee, carenze legislative. Bisognerebbe ricordarsene. Ugualmente inaccettabile, dal punto di vista dei piccoli azionisti, la seguente considerazione di Gardini risalente anche alla stessa conferenza stampa: «La cessione della Mira Lanza è, per guardare al di là del gruppo, della Buitoni dimostrano che una cosa sono le capitalizzazioni di Borsa e un'altra le valutazioni...». Con quale sicumera il signor Gardini possa affermare che i piccoli azionisti della Buitoni si trovino nelle stesse condizioni di quelli Mira Lanza è davvero incomprensibile.

Caro direttore, anni addietro se mi capitava di leggere notizie di cronache scandalistiche, provavo un senso di disordine interiore e mi domandavo com'era possibile che uomini pubblici ritenuti di una certa levatura intellettuale e morale, si lasciassero prendere la mano da così vergognosi comportamenti.

Mi dispiace proprio signor Gardini, ma quale difensore degli interessi degli azionisti minori e per amore della verità, non posso accettare che ella metta sullo stesso piano le due operazioni. C'è poi un elemento che mi sfugge. Gardini è attualmente seduto in cima a una montagna di 12-13 mila miliardi e intende chiederne 1.800 al mercato; se i piccoli risparmiatori si rifiuteranno, le azioni Ferruzzi Finanziaria le compreranno le banche che allo scopo hanno già fatto un consorzio di garanzia: si tratta delle tre Bin pubbliche guidate da Mediobanca.

Ecco, le donne che hanno scioperato ad Anoa in questi giorni sono sicuramente le figlie e le nipoti di quelle che ho inteso qui ricordare. Episodi dimenticati ma che è bene portare alla luce, confrontarli con le iniziative dell'oggi, per riconoscere peraltro che il tanto decantato modernismo del nostro Paese è spesso di facciata; che alle soglie del 2000 troppo sovente «Cristo si è fermato a Eboli»; ma che ciò nonostante resta lo spirito, la volontà della lotta.

Caro direttore, nelle telecronache delle partite di calcio, da un po' di tempo è stato aggiunto un altro commento a quello ufficiale della Rai e cioè, oltre a essere proprio inutile e spreco di soldi, mi sembra un'iniziativa ridicola. Quando non c'era la tv, alla radio bastava uno; ora che ognuno vede quello che succede, ce ne sono due.

Caro direttore, l'Unità del 24 marzo pubblica una lettera del segretario generale della Filitea-Cgil che ho letto con molto stupore. In essa si inventa una polemica con i gruppi parlamentari del Pci, dei quali non aver sufficiente sostenuto la proposta dei sindacati portoria il 9 dicembre scorso da Aldo Amoretto.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, nelle telecronache delle partite di calcio, da un po' di tempo è stato aggiunto un altro commento a quello ufficiale della Rai e cioè, oltre a essere proprio inutile e spreco di soldi, mi sembra un'iniziativa ridicola. Quando non c'era la tv, alla radio bastava uno; ora che ognuno vede quello che succede, ce ne sono due.

Caro direttore, l'Unità del 24 marzo pubblica una lettera del segretario generale della Filitea-Cgil che ho letto con molto stupore. In essa si inventa una polemica con i gruppi parlamentari del Pci, dei quali non aver sufficiente sostenuto la proposta dei sindacati portoria il 9 dicembre scorso da Aldo Amoretto.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

Caro direttore, per merito dell'articolo «Regalo della Snam al segretario di Colombo» vogliamo precisare che l'operazione relativa alla concessione di un'opzione gratuita per i terreni su cui doveva sorgere abitazioni da destinare in larga parte a dipendenti e ex dipendenti della società, non fu un «regalo», bensì una operazione corretta e trasparente.

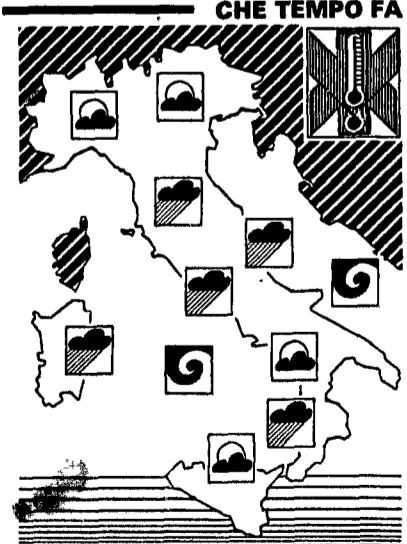


Table with 2 columns: TEMPERATURE IN ITALIA and TEMPERATURE ALL'ESTERO, listing cities and their respective temperatures.

COMUNE DI GALITRI
Avviso di gara
Riparazione/ristrutturazione case comunali
IL SINDACO RENDE NOTO
che in esecuzione della delibera di C.C. n. 7 del 15.1.1988, esecutiva, questa Amministrazione intende procedere a mezzo di licitazione privata all'appalto dei seguenti lavori: Riparazione/ristrutturazione case comunali.

Libri di Base
Collana diretta da Tullio De Mauro
otto sezioni
per ogni campo di interesse



Energia Peggiora il bilancio Ansaldo

ROMA. Il consiglio di amministrazione dell'Ansaldo ha esaminato e approvato ieri i dati relativi al bilancio dell'87. Due miliardi di fatturato, oltre 1.600 miliardi di ordini acquisiti, disponibilità finanziarie per 400 miliardi, un utile di 3 miliardi e mezzo: sono queste le principali cifre con le quali si è chiusa l'attività dello scorso anno.

Se confrontati a quelli del 1986 i dati mettono in evidenza un sensibile peggioramento sia per quanto riguarda il fatturato (meno 20 per cento) che per gli utili (passati da 33 miliardi a 3,5) ma i portavoce della azienda genovese fanno presente che la crisi del settore energetico e in particolare di quello nucleare ha avuto modesti effetti sul bilancio.

Sono in realtà i risultati dell'86, particolarmente brillanti, a gettare una certa ombra sul trend economico dello scorso anno che, a detta dei dirigenti, in realtà non si scosterebbe granché da quello medio degli ultimi esercizi. Ciò naturalmente non significa che la situazione non sia migliorata rispetto alle attività finanziarie ed assicurative. Il dottor Piantà ha accettato, ed assumerà le sue funzioni a partire dal prossimo 11 aprile 1988.

Bnl holding Alhadeff lascia, ecco Piantà

MILANO. Carlo Alhadeff, amministratore delegato della Bnl Holding, ha rassegnato le dimissioni dalla holding e da tutti gli incarichi nel gruppo. In polemica con i vertici della Bnl, Alhadeff, in una nota diffusa alla stampa afferma di aver fatto questa scelta «costretto dall'evidente incertezza di volontà e di obiettivi che ha fatto venir meno le iniziali e globali garanzie indispensabili per l'opera di trasformazione e risanamento richiestami nell'aprile '87 dalla Bnl».

«Questa mia decisione», prosegue la nota, «nasce dall'esigenza di tutelare la mia credibilità nei confronti dell'esterno e della stessa Bnl alla quale, attualmente, non mi è più possibile garantire la bontà della gestione e la correttezza dei risultati della Bnl Holding e delle sue controllate».

Un comunicato diffuso ieri sera dalla Bnl informa che «la Banca nazionale del lavoro ha offerto al dottor Enrico Piantà di assumere la responsabilità del settore parbarancario del gruppo Bnl, con particolare riferimento alle attività finanziarie ed assicurative. Il dottor Piantà ha accettato, ed assumerà le sue funzioni a partire dal prossimo 11 aprile 1988».

Colombo incolpa gli scioperi all'Istat ma fa finta di non sapere di aver avuto tre mesi di tempo per mettere insieme i dati del 1987

Il governo fa saltare la relazione economica

Un altro segnale di degrado delle funzioni di governo: la Relazione economica generale dovuta il 31 marzo è saltata. Il ministro del Bilancio Colombo ne dà colpa agli scioperi Istat benché abbia avuto tre mesi per tirare le somme dell'87. L'Istat in un comunicato informa di avere «completati e consegnati oggi i dati di contabilità nazionale» che però non sono stati distribuiti alla stampa.

RENZO STEFANELLI

ROMA. Tutti i paesi industriali hanno un quadro dettagliato dell'evoluzione economica nello scorso anno, la banca nel caso di un'indagine in quale direzione si muove la struttura economica. La data del 31 marzo, per la presentazione della Relazione Generale, risale da tempo all'epoca in cui non c'erano gli elaboratori elettronici. Tuttavia l'on. Emilio Colombo, preso dalla solita routine in cui è fatto

decadere quello che dovrebbe essere un rendiconto di politica economica, non ha trovato di meglio che invocare i ritardi provocati dallo sciopero.

I pochi dati diffusi dal ministero, privi dell'avviso collegiale del governo, contengono anche una malizia: mentre i dati sull'incremento complessivo del reddito degli investimenti ecc... sono dati in forma deflazionata, quelli sulla

crescita del reddito pro-capite calcolati per il settore pubblico (+11,5% e privato +5,8%) sono dati al lordo dell'inflazione. Non vengono forniti dati sulla pressione fiscale totale e specifica per singole categorie di reddito né quelli sul reddito effettivamente disponibile. Si esprime soddisfazione, basandosi sulla vecchia abitudine di fermarsi agli indicatori generali in crescita (v. tabella) basandosi su due fattori: la ripresa dell'ultimo trimestre dell'87, trainata dall'aumento di domanda internazionale che ha fatto crescere le esportazioni; la conseguente revisione al rialzo delle previsioni per il primo trimestre del 1988.

Il fatto che il livello delle forze di lavoro disoccupate sia salito al 12% mostra però

che si è sceso un altro gradino nella utilizzazione delle risorse potenziali. Com'è potuto accadere in una situazione di crescita del pil superiore al 3%? Il dato-chiave, già noto, è l'incrocio fra un aumento forte dell'entrata fiscale prelevata in aree ben precise, un finanziamento del bilancio statale più incisivo ma discriminato, unito al disavanzo di 113mila miliardi. La gestione governativa italiana ha partecipato al lassismo della politica finanziaria degli Stati Uniti (la ripresa del commercio mondiale a fine '87 combina i deficit degli Stati Uniti con la svalutazione del dollaro).

Ciò che deve richiamare l'attenzione fra i dati dell'87 è la forza redistributiva, a favore tanto di consumi privilegiati (si vedano i viaggi all'estero...) quanto del capitale, di

IL 1987 IN CIFRE

Table with 2 columns: Category and Value. Includes increments for Reddito (3.1%), Inflazione (4.6%), Disoccupati (12%), Export (3.6%), Import (9.7%), Industria (4%), Servizi (3.7%), Reddito (3.4%), Investimenti (5.2%), Consumi (4.3%), Disavanzo (113.000).

Inflazione stazionaria

In marzo i prezzi sono saliti del 4,9%, come in febbraio

ROMA. Stabile a marzo l'indice d'inflazione. Su base annua, e cioè rispetto al corrispondente mese dell'anno precedente, i prezzi al consumo in marzo sono cresciuti del 4,9 per cento, come avvenne nel febbraio scorso. Nel marzo 1987 invece si registrò un tasso d'inflazione annuo più basso: il 4,2%. Da un mese all'altro, vale a dire a marzo rispetto a febbraio 88, l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati ha registrato un aumento dello 0,4%. Nel dettaglio, solo i prezzi dell'elettricità e combustibili risultano in regresso dello 0,2%, indice composto dal +0,2 del gas di erogazione e dal -0,4 del combustibile per riscaldamento. Per il resto crescono l'alimentazione (+0,4%), l'abitazione (+0,3%) e i beni e servizi vari (+0,5%).

L'inflazione su base annua del 4,9% viene per un 4,4% dai prodotti e servizi a prezzi amministrati, e per il 5% dai restanti prodotti. Di questi la maggiore crescita spetta alle abitazioni (+5,9%) e ai beni e servizi vari (+5,5%), la minore all'alimentazione (-3,6%). Questi dati sono stati diffusi puntualmente dall'Istat, si legge in un comunicato dell'Istituto, grazie all'accordo raggiunto con i sindacati dopo alcune agitazioni per l'applicazione del contratto per gli Enti di Ricerca, che ha permesso la ripresa a pieno ritmo dell'attività. Così è stato anche possibile, prosegue il comunicato, completare e consegnare ieri ai ministri competenti i dati di contabilità nazionale da inserire nella Relazione generale sulla situazione economica del paese che il governo è tenuto a presentare per legge entro il 31 marzo.

Dal canto suo l'Istituto, per la congiuntura, ha diffuso i suoi dati sulla valutazione delle famiglie circa la situazione economica, relativamente al mese di marzo. Si registra un clima più prudente che a febbraio, anzitutto a causa dei maggiori timori per la disoccupazione, prevista in «forte aumento» per il 26% delle famiglie campione interpellate (erano il 23% a febbraio). Insomma, si allevia l'ottimismo. Tuttavia resta diffusa ed elevata la fiducia sul risparmio futuro. E rimangono invariate le prospettive per la domanda di beni durevoli, mentre si vorrebbe spendere un po' meno per la manutenzione dell'alloggio. Infine si giudica «ottimistica» la domanda di autovetture per i prossimi due anni.

BORSA DI MILANO

MILANO. I ribassi apparsi nell'ultima parte della seduta di mercoledì, hanno ripreso su tutta la quota e sono proprio i tre gruppi interessati a non lasciare cadere la tensione a partire da più, ossia Agnelli, De Benedetti e Gardini. Il Mib che alle 11 segnava un ribasso dell'1,4% lo riduceva alla fine allo 0,1%. I ribassi qualcuno li ha connessi alla liquidazione dei tassi di ieri, ma decisamente il mercato risente immediatamente ogni qualvolta i gruppi alternano le compere

di stimolo e magari «spuntano» i guadagni del «trading» incoraggiando la speculazione professionale a fare altrettanto. Se la Fiat perde l'1,1%, il privilegiato e Sina lasciano sul terreno. A seguito, Montedison, Montedison e Ferruzzi perdono l'1,6 e il 3,1%, mentre Buitoni, Perugini e Cir subiscono flessioni più pesanti nell'ordine -2,6%, -3,1% e -2,5%. Resistono invece Olivetti, Inflexione degli assicurativi, fra cui Generali (-1,1%) e Ras (-2,3%). Il mercato sembra dunque pro-

cedere con un ritmo da doccia scozzese (lunedì nero e mercoledì rosa) intercalate da qualche pausa di «riflessione» connessa più che altro a esigenze tecniche. Qui poi alla «dinamica liberale» del mercato non si deve dimenticare che per un quarto gli scambi sono solitamente monopolio delle due Fiat e per una buona metà oltre che di Fiat, di Olivetti, Montedison e Generali. Sono sempre questi valori che influenzano il mercato in modo decisivo. L'avvicinarsi del weekend pasquale ha ridotto gli scambi.

AZIONI

Table of stock market data for Milan, including sectors like Alimentari Agricoli, Chimiche Idrocarburi, Meccaniche Automobili, and various individual stocks.

CONVERTIBILI

Table of convertible bonds with columns for Title, Current, and Term.

OBLIGAZIONI

Table of government bonds with columns for Title, Interest, and Price.

TITOLI DI STATO

Table of state securities with columns for Title, Current, and Price.

FONDI D'INVESTIMENTO

Table of investment funds with columns for Title, Current, and Price.

I CAMBI

Table of exchange rates for various currencies.

ORO E MONETE

Table of gold and coin prices.

MERCATO RISTRETTO

Table of restricted market data.

TERZO MERCATO

Table of third market data.

**Elettrici**  
Anche qui  
piattaforma  
alternativa

ROMA Nascono i Cobas anche tra i lavoratori dell'energia? Ieri un'agenzia di stampa lo dava praticamente per scontato. Ma al sindacato degli elettricisti smentiscono: i Cent, e cioè i comitati di coordinamento dei duemila lavoratori turnisti del settore, che complessivamente impiegano 115.000 addetti, esistono da quattro-cinque anni. «Ad ogni rinnovo di contratto - spiega Gianni Pieragostini, segretario generale nel Lazio del sindacato elettrico della Cgil, la Fiele - i Cent hanno sempre presentato una loro piattaforma autonoma. Ma finora non ci sono mai state lotte separate da quelle del sindacato». In ogni caso, a sottolineare che un dissenso comunque esiste, anche in vista del rinnovo di questo contratto, i comitati dei turnisti hanno presentato, insieme al sindacato autonomo Fiele, una loro piattaforma. Chiedono un aumento medio di 800.000 lire nel triennio, rivalutazioni di indennità ecc. Richieste che non coincidono con quelle del sindacato il quale propone aumenti medi uguali per tutti intorno alle 250.000 lire e una serie di rivalutazioni di indennità proprio per i turnisti.

I Cobas dei macchinisti riscendono sul piede di guerra

**Fs, sciopero a metà aprile**

Un nuovo sciopero a metà aprile. I Cobas dei macchinisti riscendono sul piede di guerra. E lanciano accuse dure al sindacato. «È una decisione grave - replica Mauro Moretti (Filt Cgil) - presa nel momento in cui ci battiamo contro la politica dei tagli delle Fs. Ma al recente sciopero dei sindacati contro questa linea sono bruciate alcune assenze proprio tra i macchinisti e i loro esponenti».



PAOLA SACCHI

ROMA I Cobas dei macchinisti non aspettano che si concluda il lungo e anche irraggiungibile confronto con le organizzazioni sindacali avviate ormai da alcuni mesi. E annunciano un nuovo sciopero di 24 ore dalle 16 del 14 aprile fino alla stessa ora del 15. La decisione è stata presa ieri nel corso di una riunione svoltasi a Firenze. Dunque dopo le tante ore di «strattativa» con le organizzazioni sindacali, in cui si è cercato di arrivare ad una mediazione, i Cobas decidono di riscendere sul piede di guerra con azioni di lotta autonome nel momento in cui i drastici tagli annunciati dalle ferrovie (circa 45.000 ferrovieri in meno e il rischio del degrado di ben 8000 chilometri di rete ferroviaria) stanno

senamente minacciando tutta la categoria e non solo i macchinisti. Come si sa, il confronto con i sindacati confederali e con quello autonomo Fisas aveva portato anche a significative prese di posizione comuni in base alle quali, se venivano accolte le loro richieste, i macchinisti si sarebbero anche impegnati alla ricostruzione di forme di rappresentanza dentro le organizzazioni sindacali. Ieri Ezio Gallori, uno dei leader dei Cobas, ha rilanciato dure accuse nei confronti dei sindacati: «Sono loro che hanno chiuso il confronto, non noi. Il sindacato vuole un'elasticizzazione dei turni che porterebbe al non rispetto del Dpr 374 che fissa i limiti delle prestazioni. E poi il passaggio al 7° livello

**Contratto Alitalia**  
Oggi i risultati  
del referendum  
tra i lavoratori

ROMA Contratto dei dipendenti di terra degli aeroporti: oggi si conoscerà la risposta data dai lavoratori nel corso del referendum sull'ipotesi di intesa siglata il 13 marzo scorso. Le urne si chiuderanno in tutta Italia alle 12. Nel primo pomeriggio si conosceranno i risultati. Assai elevata l'affluenza ai seggi. Fino a ieri sera la percentuale di partecipazione alla consultazione iniziata lunedì scorso si aggirava intorno all'80%. A questo referendum sono interessati 24.351 lavoratori. Un panorama molto variegato, fatto dagli operai delle officine di manutenzione, degli hangar, dagli impiegati delle biglietterie e del check-in, dai lavoratori addetti al servizio bagagli, da quelli che operano nei settori amministrativi. Il ri-

**Ritardi nei voli**  
L'Anav li conferma  
ma si difende:  
«Non è colpa nostra»

ROMA Nonostante che gli scioperi negli aeroporti sono terminati, non finiscono i disagi per i viaggiatori, ieri l'azienda autonoma di assistenza al volo ha fatto una puntualizzazione su alcuni disservizi verificatisi in questi giorni. «Le recenti notizie di stampa relative ai "gravi ritardi" dei voli verificatisi nei giorni scorsi, ed all'ipotizzato "collasso" del sistema dell'assistenza al volo, impongono di chiarire alcuni termini della questione», afferma l'Anav in una nota. «Il 27 u.s. - prosegue l'azienda - è entrato in vigore l'orario estivo delle compagnie aeree, che prevede usualmente un aumento dei voli; la Pasqua con l'aumento dell'attività turistica ha ulteriormente inciso su questo incremento. Nel contesto del generalizzato incremento del traffico aereo europeo ciò ha creato la necessità di "contingentare" il traffico: per garantire lo svolgimento nella costante massima sicurezza sono state emanate disposizioni (da appositi organismi, denominati Aftmu, unità di management dei flussi di traffico aereo) che regolano i flussi di traffico in relazione alle capacità del sistema nel suo complesso (aerovie, centri di controllo, aeroporti). È evidente come, in un sistema strettamente interconnesso, qualun-

**Vendita Fabocart**  
L'assenso sindacale  
solo dopo impegni  
del ministro Battaglia

ROMA La trattativa privata fra Mario Lupo ed i soggetti interessati all'acquisto delle cartiere di Arbatax e Serravalle del gruppo Fabocart deve avvenire dopo l'avvio del confronto con i sindacati da parte del ministro dell'Industria. E quanto chiedono Cgil, Cisl e Uil del settore cartario, dopo l'incontro con il commissario straordinario della Fabocart, Lupo, nell'incontro, aveva informato i sindacati del suo orientamento riguardo alla decisione delle ex-cartiere di Giovanni Fabbrini, gli stabilimenti di Chieli e Troscolano dovrebbero passare alla Burgo, quello di Coazze alla Cartiera Italiana dell'ex dirigente

della Fabocart Valle, mentre per Serravalle ed Arbatax Mario Lupo ha annunciato di voler avviare una trattativa privata che sarebbe stata già autorizzata dal ministro dell'Industria. «È giunto il momento che il ministro Battaglia ci convochi» - dicono i sindacati - perché daremo il nostro assenso all'operazione solo quando conosceremo i nomi degli acquirenti, i piani produttivi di sviluppo, e l'assicurazione della contestualità della vendita per tutti gli stabilimenti». La richiesta di un incontro, «in tempi brevissimi», dovrebbe essere portata al ministro tramite lo stesso Lupo, ma per il momento non sono previsti incontri.

ITALIANI & STRANIERI

Parte da New York  
la 2ª conferenza

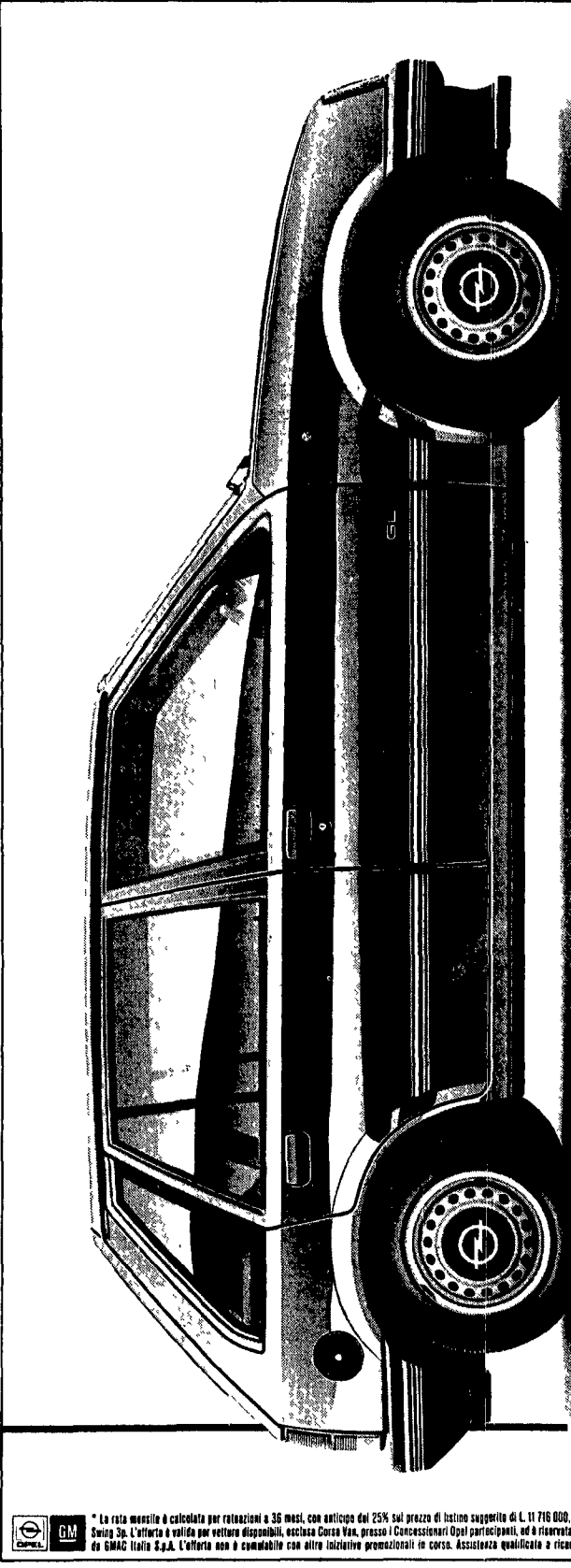
GIANNI GIADRESO

Quando si è trattato di stabilire dove tenere le quattro Conferenze continentali che, a norma di legge, debbono precedere la 2ª conferenza nazionale dell'emigrazione, c'era solamente l'imbarazzo della scelta. La presenza di tanti italiani emigrati alle più lontane latitudini, giustificava ampiamente le candidature di molti paesi. La scelta del Comitato organizzatore - riunitosi per la prima volta nei giorni scorsi, presso la sede del Cnel in via di Villa Ruffo, sotto la presidenza del sottosegretario agli Affari esteri, sen. Gilberto Bonalumi - è caduta su New York, Buenos Aires, Sydney e Strasburgo. Queste preconfereenze si svolgeranno a partire dal 7/8 giugno (data fissata per lo svolgimento dell'iniziativa nordamericana), fino all'ottobre prossimo, avendo stabilito che la 2ª conferenza nazionale si svolga a Roma nei giorni che vanno dal 26 novembre al 3 dicembre. Nello stesso periodo saranno organizzate alcune «iniziative nazionali» tenendo conto di particolari realtà e situazioni. Il comitato organizzatore, costituito da circa 90 membri in rappresentanza dei Parlamenti italiano ed europeo, dei vari ministeri, di enti e associazioni, nonché di 21 delegati dell'emigrazione italiana (Coemiti), ha nominato nel suo seno un Comitato ristretto di 21 membri. Di quest'ultimo Comitato - al quale è affidato l'incarico di procedere alla cosiddetta «istruzione delle pratiche», per le decisioni del Comitato organizzatore - fanno parte, tra gli altri, tre rappresentanti del Coemiti, Guglielmo Grossi (Svizzera), Giorgio Mauro (Olanda), Silvana Mangione (Usa).

tolineata l'esigenza di fare partecipare ai lavori del comitato organizzatore una rappresentanza dei connazionali emigrati in Canada, essendo inspiegabile e ingiustificabile la loro assenza e il mancato gradimento delle autorità canadesi. Questo atteggiamento del Canada, che ha già portato ad impedire le elezioni del Coemiti, crea un problema di ordine politico-diplomatico, che supera l'ambito della Conferenza dell'emigrazione e riguarda i rapporti fra i due paesi. Rapporti che sono, più che amichevoli, fraterni e di collaborazione. Tanto più che, dopo avere superato le resistenze dei governi della Germania Federale e dell'Australia, il Canada rimane il solo paese nel mondo in cui sia stata vietata agli italiani la elezione (o anche la nomina) del Coemiti e, ora, la partecipazione a pieno titolo alla 2ª conferenza nazionale. Il governo è stato sollecitato ad una iniziativa che porti al superamento delle incomprendimenti. Al tempo stesso è stato chiesto che il governo si adoperi per favorire i provvedimenti di legge del cosiddetto «pacchetto», quali l'anagrafe, il Consiglio generale, la legge Stato-Regioni, oltre i trattati in lista d'attesa da anni (quello fiscale con l'Etiopia e quello di sicurezza sociale con l'Australia).

PRECISAZIONE

In merito ad una notizia apparsa ieri a proposito della Vincenzo Zucchi spa, si precisa che la società è presieduta da Giordano Zucchi (è anche amministratore delegato) ed è controllata per il 55% dalla famiglia Zucchi. Pietro Marzotto è azionista con il 24%. La Zucchi, inoltre possiede il 100% della Bassetti spa



Nel silenzio  
della vostra  
Opel Corsa Diesel,  
pensate che  
per superare i 150  
non avete superato  
i 12 milioni.

E mentre pensate, un piacevole senso di appagamento si impadronisce di voi. State filando agili con un vigore così naturale che ricorda quello di Ben Johnson. Siete su una Corsa Diesel ma vi sembra una finale olimpionica. Mai una 1500 diesel era stata così superba nell'allungo, mai così potente in partenza. Il preriscaldamento rapido a controllo elettronico per un avviamento immediato, i consumi così ridotti (26 km/lt a 90 km/h, 18 km/lt a 120 km/h e nel ciclo urbano) la sua ricchezza di risorse

**-50%**  
SUGLI INTERESSI  
SOLO DA LIRE  
**300.000\***  
A L M E S E

(nelle versioni Swing, GL e GT, a 3, 4 e 5 porte, anche nelle motorizzazioni 1.0, 1.2 e 1.3 benzina) vi rendono possibile ogni traguardo. L'emozione è così grande che vien quasi voglia di gridare. Shhhhhh, non disturbate questo magico silenzio. Presto! Dai Concessionari Opel. L'offerta è valida fino al 30 Aprile.

**OPEL**  
BY GENERAL MOTORS  
N°1 NEL MONDO

\* La rata mensile è calcolata per rateazioni a 36 mesi, con anticipo del 25% sul prezzo di listino suggerito di L. 11.710.000, IVA e trasporto inclusi, per il modello Corsa Diesel Swing Sp. L'offerta è valida per vettura disponibili, esclusa Corsa Van, presso i Concessionari Opel partecipanti, ed è riservata a clienti con requisiti di affidabilità ritenuti idonei da GMAC Italia S.p.A. L'offerta non è cumulabile con altre iniziative promozionali in corso. Assistenza qualificata e ricambi originali in oltre 500 centri di servizio Opel.





Ieri minima -1°  
massima 16°  
Oggi il sole sorge alle 6.52  
e tramonta alle 19.35

# ROMA

La redazione è in via dei Taurini, 19 - 00185  
telefono 40.49.01  
I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13  
e dalle ore 15 alle ore 1

**Valentino ha vinto i ricorsi al Tar e subito ha rialzato le saracinesche in via del Babuino**

**L'assessore Malerba tuona contro lo sfascio ma il caos commerciale assedia il cuore di Roma**

## Oliver ha riaperto Il centro terra di nessuno

Vetrine illuminate, ieri pomeriggio da Oliver, la boutique dello stilista Valentino, chiusa da due ordinanze del Comune e riaperta dalla sentenza del Tar. L'assessore al commercio, Malerba: «Invierò alla magistratura amministrativa tutte le richieste di licenze commerciali. Decida il Tar chi deve aprire e chi no, chi è abusivo e può rimanere impunito». Intanto tra ordini e contrordini il caos regna nel centro storico.

mobile sia stato cambiato di posto. Come se Oliver avesse già in tasca la sua vittoria contro il Campidoglio che lo aveva chiuso per le innumerevoli irregolarità commesse.

Ma c'è chi brucia sui carboni ardenti. Salvatore Malerba, assessore al commercio, che a Valentino ha imputato tutti gli illeciti, chiudendo Oliver, sulla sedia e tuona: «Dopo la sentenza del Tar si può chiudere l'assessorato al commercio. A che serve governare quando altri disano tutto? Sospenderò qualsiasi delibera sul centro storico, non rilascerò più licenze». E i commercianti che ne hanno fatto richiesta? «Invierò i fascicoli al Tar - aggiunge Malerba - che decidano loro chi può aprire e chi no, chi è abusivo e può rimanere impunito». Sembra aver gettato la spugna ma è apparenza.

Eppoi sceglierà il consiglio comunale come teatro di battaglia. Nella discussione sul bilancio la I circoscrizione, quella che governa il centro storico, vuole proporre 300 milioni per togliere le insegne abusive dei negozi. «Voterò contro - s'infuria Malerba - Sarebbero soldi sprecati, ogni negoziante sa che il proprio abuso può diventare lecito con qualche ricorso». E a chi gli chiede se si è messo sulla riva del fiume e aspetta, risponde: «Ma in posizione di combattimento. Stamattina andrò in Procura, c'è il giudice Santacroce che indaga sul caos commerciale del centro storico, voglio rivolgergli alcuni interrogativi su questa guerra in atto tra amministrazione e magistratura amministrativa. E forse - conclude Malerba con una battuta - gli



Dopo il sì del Tar Oliver ha riaperto i battenti

**GRAZIA LEONARDI**  
Brillanti e colorati, un aspetto primaverile che neanche i 28 giorni di chiusura hanno guastato, giacche, blaser e pantaloni blusanti della griffe Valentino sono tornati in vendita in via del Babuino 61, da Oliver. Ieri pomeriggio la boutique ha riaperto i battenti. La Valentino Garavani, società proprietaria del negozio, che in meno di un mese

ha ingaggiato due battaglie contro il Campidoglio vincendo il secondo ricorso al Tar, non ha aspettato tempo. Ventiquattro ore dopo l'ordinanza che ne ha autorizzato la riapertura, Oliver ha illuminato le vetrine. Tutto è ancora così, come un mese fa, sembra proprio che il 2 giorno della chiusura, il 2 giorno scorso, neanche un soprarm-

proporrà di lasciar perdere, tutto è inutile, meglio dare un premio agli abusivi. Ma in queste vacanze pasquali inventerò qualcosa per rilanciare l'offensiva».

Malerba ha molta verve e la spende, ma sul Campidoglio incombe un senso di disfatta. Chi governa questa città? gli amministratori, il Tar, i commercianti? L'interrogativo è

lecito dopo un susseguirsi di ordinanze sindacali per colpire i negozi fuorilegge, di ricorsi che annullano gli atti del Campidoglio, di inchieste, provvedimenti e contrordini. Traffico e inquinamento, Jean-serie e scempi, degrado e abusivismo: i fascicoli passano di mano in mano, dai pretori ai tribunali amministrativi, e si sguainano ai primi raggi del sole primaverile.

**Viterbo**  
Ricercato violentatore in «500»

Scandalosa proposta del democristiano Corrado Bernardo  
**L'assessore offre alle donne violentate una... «comunità protetta»**

**Stupro**  
Condannato controllore Acotrai

**Sorpresa,**  
niente medici alla Usl 2

**Comunione**  
e liberazione querela Nicolini

■ Sono ancora sulle tracce di un uomo di 40 anni circa, e della sua «Fiat 500» blu targata Padova, i carabinieri di Viterbo e di Vetralla. Sono questi gli unici elementi in mano agli investigatori per identificare l'uomo che, l'altro ieri, ha tentato di violentare una ragazza di 24 anni, M.C.M., romana, e che l'ha pugnalata al petto perché lei si è ribellata. M.C.M., verso le 14 dell'altro giorno, stava facendo l'autostop a porta Romana, appena fuori Viterbo, sulla Cassia in direzione di Roma. Un uomo l'ha fatta salire sulla sua «500», ma dopo una quindicina di chilometri, vicino a Vetralla, ha iniziato a metterle le mani addosso. Ha tentato di violentarla. M.C.M. ha reagito, si è divincolata, e l'aggressore l'ha colpita con un coltello e l'ha lasciata sulla strada. La ragazza, ricoverata al San Filippo Neri in prognosi riservata, si è salvata per miracolo.

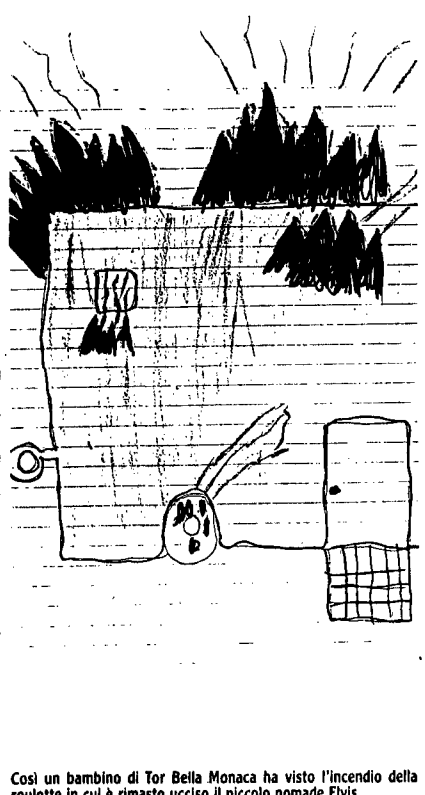
Roma «capitale dello stupro». Il silenzio del Comune non poteva davvero più continuare. Ma le «parole» del democristiano Corrado Bernardo, assessore ai servizi sociali, non hanno certo rassicurato le donne. Ha proposto un telefono «amico» per tutti gli emarginati della città e una «comunità protetta» per le violentate come quelle per i tossicodipendenti. Intanto il Telefono rosa continua a squillare.

Per affrontare l'emergenza di Roma «Capitale dello stupro», Bernardo ha presentato due progetti. L'istallazione di un telefono «amico» continuamente in funzione per tutti gli emarginati, barboni, alcolizzati, tossicodipendenti e «naturalmente» le donne violentate o le bambine massacciate di botte dai padri-padroni. E poi una «comunità protetta» per le violentate, sul modello di quelle per i tossicodipendenti, da affidare ad associazioni di volontariato rigorosamente private, con sede a Villa Cloria.

Tre anni e sei mesi di carcere. Giuseppe Amedei, controllore dell'Acotrai, è stato condannato ieri per aver violentato un mese e mezzo fa una ragazza di 17 anni. I giudici della sesta sezione penale gli hanno inflitto la pena per le accuse di violenza carnale, ratto a scopo di libidine, atti osceni in luogo pubblico e lesioni. Il tribunale ha accolto in pieno le richieste del pubblico ministero Carla Podo.

Che fine hanno fatto ieri mattina i medici della Usl 2 (ex 5) in via dei Frenetini? Per ora non si sa. Quel che è certo è che in mattinata decine di persone che si erano presentate presso l'ambulatorio per fare analisi, visite ed accertamenti prenotati da giorni, hanno avuto la sgradita sorpresa di non trovare nessuno degli specialisti. Alle loro proteste i pochi impiegati presenti non hanno saputo rispondere.

**Pesce d'aprile**  
Spiaggia per nudisti sul litorale



La morte del piccolo zingaro a Tor Bella Monaca  
**«Una giornata triste nel campo» I bambini scrivono sui Rom**

**Sfrattati**  
Il Comune acquista 436 case

**Latina**  
Cassa integrazione da primato

■ La lista verde al Comune di Roma annuncia una grande vittoria sociale: finalmente la capitale avrà sul suo litorale una grande spiaggia nudista. La tradizionale «pruderie» di molti politici è stata però battuta. L'Italia si mette quindi al passo con la maggior parte dei paesi europei. Le frotte di nudisti stranieri sinora tenuti lontani da Roma dal bigottismo e da norme penalizzanti troveranno ospitalità sulle spiagge di Capocotta. Per evitare però «sconvolgimenti psichici» a quei cittadini spinti improvvisamente, contro la loro volontà, verso una modernizzazione di tipo europeo? I Verdi propongono di chiudere la zona al traffico dei bagnanti «normali». Tutti al mare senza inibizioni allora? Purtroppo no: è solo un pesce d'aprile.

«Una giornata triste in un campo rom». Nella scuola elementare di via Aspertini, a due passi dal campo nomadi, i bambini scrivono i loro pensieri sulla morte di Elvis, il piccolo zingaro di nove mesi morto nell'incendio della roulotte dei suoi genitori. Nei temi parlo dei tristi, lontani dalle asprezze dei giorni delle barricate. E' un'unica conclusione: «E' colpa del Comune che non dà agli zingari i campi e l'acqua».

«Io penso del desiderio dello zingaro che è giusto quello che chiede, perché non può stare senza acqua... I miei genitori pensano degli zingari che dovrebbero andare al loro paese». Sandro, prima elementare di via Aspertini, a Tor Bella Monaca. Lettere grosse sul rigo e parole semplici sull'abisso che separa la solidarietà dei bambini dalle diffidenze degli adulti. Il maestro ha chiesto agli scolari un tema e un disegno su Elvis, il piccolo rom di dieci mesi morto cinque giorni fa. La roulotte dei suoi genitori è andata a fuoco proprio a due passi dalla scuola frequentata anche da tanti bambini zingari. Le asprezze dei giorni delle barricate, le parole dure della rivolta non hanno fatto breccia tra questi scolari che vivono ogni giorno le difficoltà di un quartiere inondato da centinaia di roulotte. Anzi i rimproveri sono per il Comune che non ha fatto i campi sosta. Francesca, accanto al disegno di una roulotte in fiamme e di un bimbo che piange, scrive: «Se ai nomadi il Comune avesse dato i campeggi con la luce elettrica, i bagni, l'acqua, una cucina, un mercato vicino, un posto per fare le riunioni e un laboratorio per lavorare, questo brutto fatto probabilmente non sarebbe successo».

Quel fometello che scoppiava, quel fuoco che divampava mentre non c'è acqua per spegnere ha colpito tutti i bambini. Barbara ha disegnato un «boom» con tanti cerchietti sul foglio protocollo e si arrabbia con i giornali: «La gente che non conosce Tbm (Tor Bella Monaca ndr) cosa pensano? Che gli zingari vogliono ammazzare i figli? Non credono che i giornalisti fossero razzisti». La bambina difende la madre del piccolo zingaro morto che l'aveva lasciato solo per uscire un momento: «Vorrei dire che per me non ha colpa perché non è mica una maga che prevede il futuro e nemmeno una maligna che dice: mo' faccio brucia mi' fo così me lo levo dai piedi. Per me è colpa del Comune e anche di Signorelli. Ho letto che gli aveva promesso le attrezzature che servono al campo già da un mese ma non si è fatto più vedere».

Prima di «chiudere per ferie» durante la settimana di Pasqua, ieri mattina la giunta comunale ha approvato diversi provvedimenti sollecitati da gruppi di cittadini. Il più importante riguarda l'acquisto di 436 alloggi da destinare a famiglie di sfrattati, effettuato con i contributi erogati dalla legge 899 del 1986. I complessi immobiliari sono situati a Casal Bianco, Dragoncello, piano di zona 10V bis di Acilia, Tor Bella Monaca, via Parasacchi. L'assegnazione degli alloggi sarà poi effettuata in base alle graduatorie comunali.

«Tutto esaurito» negli alberghi cittadini gli stranieri hanno invaso la città. I romani invece l'abbandonano: le mete preferite Parigi, Vienna e Praga

# E dentro l'uovo 2 milioni di turisti

Tutte le strade portano a Roma. Specialmente a Pasqua. E così accade che nei prossimi giorni sia previsto l'arrivo di 2.500.000 turisti, il 60% dei quali stranieri. Gli alberghi registrano già il «tutto esaurito». Ma se gli stranieri arrivano i romani partono. Grandi feste nelle agenzie di viaggi per i alti numeri di prenotazioni. Le mete preferite? Parigi, Londra e Vienna ma anche Praga e Amsterdam.

MAURIZIO FORTUNA

Se dal punto di vista meteorologico la Pasqua si annuncia piuttosto incerta, al turismo non si può dire della stessa sorte. Gli operatori si fregano le mani e i bollettini di vittoria si susseguono ininterrottamente. I turisti hanno invaso Roma e gli alberghi sono pieni di ospiti. Scoppiano i festeggiamenti più famosi e cari. Fino alle più modeste pensioni, perfino la nuda sposta è sempre la stessa. «Tutto esaurito». All'Ente provinciale per il turismo i turisti sono degli operatori turisti è confermato. «La ricettività turistica ed alberghiera di Roma è al limite del collasso non si trova una camera nemmeno col lanterino. Non siamo ancora in possesso di dati con i turisti ma le previsioni ci danno un 15/16% di presenze

scoperta di due città spesso escluse dai grandi itinerari: Praga e la capitale magica d'Europa, Amsterdam. Per se per l'effetto Van Gogh. Alla Ci sono estremamente soddisfatti per come i romani hanno deciso di affrontare le vacanze pasquali. «Includere i turisti» tutto organizzato viaggio alberghi e spostamenti per un periodo che va da un minimo di sei giorni a un massimo di due settimane. «Le mete preferite? Le solite anche se registriamo un incremento per Seul forse dovuto all'effetto Olimpico per il resto Thailandia, Hong Kong, Singapore, Giappone, ma anche Stati Uniti e Brasile non stante la paura dell'Aids». Stesse risposte alle Alpitour. «Noi vendiamo pacchetti completi», dice Francesco Morelli, «in genere viaggi di una settimana, abbiamo esaurito Parigi che offivamo tutto completo, a 850.000 lire ma anche la Sardegna ha fatto registrare un boom. Quello che si rivolge a noi è un viaggiatore medio, impiegato o piccolo dirigente che vuole essere sicuro dell'organizzazione».

E i giovani meno organizzati e più avventurosi come si spostano quanti sono? «Tanti tantissimi», risponde Marina Sirrao di Agenzia di viaggi, «quasi 200.000 i giovani ro-



Arrivi e partenze per Pasqua a Roma ci saranno oltre due milioni di turisti

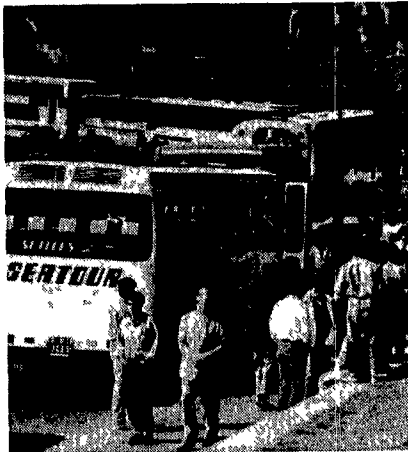
dove andare nonostante la passata Conferenza internazionale del turismo studentesco Roma fosse stata indicata come una delle mete privilegiate. I ragazzi col sacco a pelo si sa non portano soldi e non sono sempre benvenuti. Per loro nonostante il numero è difficile trovare nuovi spazi. Niente di nuovo sotto il sole di Roma, tanti turisti e scarsa ricettività alberghiera. La città si prepara ad una Pasqua di «passione» turistica, un tour de force fra monumenti e opere d'arte. Sarà una prova generale per una lunghissima estate.

## Musei aperti anche a Pasquetta

Per chi non vuole o non può allontanarsi da Roma durante la Pasqua quest'anno c'è un'occasione in più. Roma si mette in mostra i musei e le principali gallerie d'arte rimarranno infatti aperti a Pasqua e Pasquetta permettendo a turisti e romani di ammirare monumenti e opere d'arte. In alternativa alla tradizionale «campagnata» di Pasquetta si potrà passare la giornata in fila alla Galleria d'arte moderna in attesa di vedere i capolavori di Van Gogh oppure fare un viaggio indietro nella storia e passeggiare sui luoghi dell'antica Roma: al Foro o al Colosseo che però nei due giorni festivi osserveranno un orario ridotto dalle 9 alle 13. I musei capitolini invece in piazza del Campidoglio saranno chiusi il giorno di Pasqua ma il lunedì dell'angelo saranno aperti tutta la giornata. Anche il museo di Castel Sant'Angelo che ospita la mostra dei mobili di Ercolano sarà aperto domenica e lunedì. Da ammirare oltre i mobili anche l'angelo da poco restaurato.

Una Pasqua romana all'insegna del turismo culturale. Le file per Van Gogh hanno risvegliato l'interesse dei romani per gli avvenimenti culturali che anche se un po' troppo spettacolarizzati sono sempre positivi in una città spesso estranea ai grandi circuiti internazionali dell'arte. A palazzo Venezia sarà possibile vedere le opere del grande pittore surrealista cileno Sebastian Matta e a Villa Medici le stupende fotografie di Robert Doisneau.

Una Pasqua senza abbacchio (ma chi ci crede?) ma con tante mostre anche all'aperto. Per gli appassionati di archeologia sarà possibile visitare gli scavi di Ostia Antica e le necropoli etrusche di Cerveteri, Vulci e Tarquinia. Domenica e festivo anche il campionato di calcio. Un'occasione così non si ripresenta più.



Con i turisti arrivano anche i torpedoni ingombranti

## Bello, luccicante ingombrante torpedone

GRAZIA LEONARDI

Ecco rispunta «pullman selvaggio». Inizia la stagione turistica e i torpedoni invadono tutta la città. Sono duemila al giorno in questa settimana di Pasqua. Assediano i monumenti, creano ingorghi ignominiosi e i parcheggi riservati. «Ogni anno lo stesso problema», dicono dall'assessorato al traffico. Mentre Anagnini responsabile della polizia urbana ha già spedito un fonogramma, occhio alle so-

gli urbani riempiono le strade di Roma, ogni piazza, ogni vicolo è un buon parcheggio. Il traffico cittadino già di per se senza regole in questi giorni diventa un disastro mentre i torpedoni sgattaiolano qua e là facendosi largo con la loro stazza prepotente. Si fermano e sfornano pellegrini 50.100 per volta. Tutt'intorno al Vaticano a piazza Venezia lungo i Fori Imperiali davanti al Colosseo e a Castel Sant'Angelo sotto il Campidoglio, alla passeggiata archeologica fanno

un muro di cinta invalicabile. «Pullman selvaggio» incarna la dose ogni anno aumentano i turisti crescono gli ingombranti veicoli arriva la paralisi. Da alcuni giorni tutte le aree che circondano le bellezze archeologiche della capitale sono immerse nel caos ancora più estenuanti le code in macchina spauracchi ridicoli le multe che i vigili urbani tentano di affibbiare a volo. Un lungo inlito del fischietto per scacciarli ma i torpedoni ci riprovano fanno un giro di pa-

di e poi aggiungono aspetti a distanza e un lavoro estenuante dovrebbero fare decine di giri a vuoto nella zona senza fermarsi perché ovunque è vietata la sosta.

Quella dei parcheggi è una questione di lana caprina. «Ogni anno dicono dall'assessorato al traffico si ripresenta il problema. Le numeri per risolverlo cominciano a gennaio, gran discussione finno a parlare del sesso degli angeli. Ma la virata non arriva mai».

Anche Luigi Celeste Anagnini ha voluto pensarci in tempo e ten ha spedito un fonogramma. «Destinatari i gruppi dei vigili urbani delle zone calde la I e la XVII. Obiettivo occhio alle soste selvagge. Gli ha fatto da spon-

## Bilancio regionale

Il Pci: abbiamo strappato buoni risultati ma serve una nuova giunta

Il consiglio regionale ha approvato martedì scorso il bilancio di previsione per il 1988 che supera gli undici miliardi. Voto contrario del Pci che ha presentato una lunga lista di emendamenti molti dei quali hanno inciso profondamente sulle scelte di spesa. «La nostra battaglia ha strappato importanti risultati, modificando gli indirizzi di politica della spesa della giunta e della maggioranza», spiega Angiolo Marroni vicepresidente del consiglio regionale.

L'opposizione comunista ha rappresentato esigenze generali delle popolazioni del Lazio (spesa farmaceutica, interventi per Roma Capitale) che la maggioranza aveva del tutto dimenticato ed ha anche ottenuto interventi per situazioni particolari di grande sofferenza. In particolare gli emendamenti del Pci hanno strappato maggiori disponibilità di risorse in questi settori: agricoltura (più 39 miliardi), edilizia e grandi opere pubbliche (più 65 miliardi), cultura (più 65 miliardi), progetto Roma Capitale (più 20 miliardi), interventi per edifici di interesse storico (più 7 miliardi), sanità (più 900 miliardi), occupazione (più 18 miliardi), artigianato (più 7 miliardi), turismo e commercio (più 16 miliardi), ambiente (più 9 miliardi), pro-

## Rapina

Usano il portiere come «esca»

Hanno bussato inutilmente alla porta della famiglia Della Corte all'interno di via Anapo 46 al quartiere Trieste. Nessuno ha aperto la porta e i tre sconosciuti per niente disuasi i tre hanno minacciato il portiere del palazzo e l'hanno costretto a salire con loro a suonare il campanello e a farsi aprire. Uno spintone alla porta e i tre rapinatori sono entrati nell'appartamento. Pistole spianate hanno immobilizzato la signora Renata Borello 65 anni e suo figlio Angelo Della Corte 25 anni. Colti di sorpresa i due non hanno potuto neanche gridare che in un attimo si sono ritrovati le mani legate e sono stati portati nel bagno insieme al portiere. I rapinatori hanno cercato con comodo gli oggetti preziosi, rovistando nei cassetti della casa e sono fuggiti tranquillamente con un bottino di gioielli per circa 30 milioni.

## Furto

Un «buco» e via coi gioielli

I «soliti ignoti» colpiscono ancora. Questa volta è toccata alla gioielleria di Cre-scenzio Marcelli in via Poelle grino Matteucci 13 al quartiere Ostiense. La «banda del buco» gli ha ripulito completamente la cassaforte e vetrine portandosi via un bottino di gioielli per circa un centinaio di milioni. I ladri sono entrati con chiavi false in una cantina sottostante il negozio di Marcelli. L'altra notte ed hanno scelto con precisione il punto del soffitto da bucare per trovarsi proprio al centro della gioielleria. Hanno usato un crik idraulico per forare il solaio in muratura e sono saliti nel negozio. Con la fiamma ossidrica hanno aperto la cassaforte e se ne sono andati dopo aver fatto razzia di ogni gioiello.

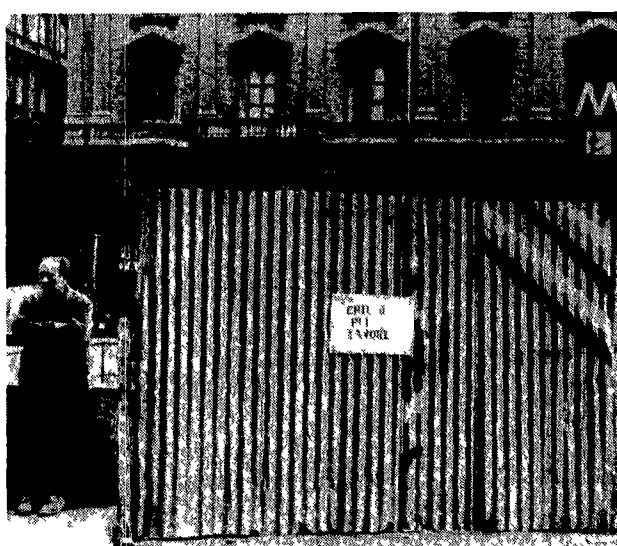
## Progetto del Pci per le piste ciclabili Tra l'Appia Antica e il Tevere in bicicletta senza paura

Una rete di piste ciclabili che si estenda per 300 km fuori e dentro Roma articolandosi in 8 diversi itinerari. È il progetto della Federazione comunista romana per utilizzare i 5 miliardi stanziati dal Comune nell'ultimo bilancio. L'assessore Palombi preferisce invece percorsi brevi sul argine del Tevere riservati alle sole biciclette. Si raccolgono le firme per una petizione popolare da consegnare al sindaco.

MARINA MASTROLUCA

Scorrazzare in bicicletta per le strade di Roma o lanciarsi in escursioni verso i laghi o i Castelli senza correre eccessivi pericoli. Magari attraversare la città su due ruote per andare a scuola o al lavoro riuscendo a sfuggire alle insidie di un traffico sempre più soffocante. Tutto questo per la federazione comunista di Roma potrebbe essere qualcosa di più di un bel sogno. Una nuova voce del bilancio comunale stanziando infatti 5 miliardi per la creazione di piste ciclabili e su questa base i comunisti romani hanno presentato oltre un mese fa un progetto all'assessore ai tra-

sviluppano in varie direzioni raggiungendo tra l'altro Bracciano, Velletri, Castel Porziano, Fiumicino, Lanuvio, Cuidonia. Le piste delimitate da una linea verde ed evidenziate da cartelli frangenti posti sul terreno non escluderebbero comunque la circolazione automobilistica se non in alcuni tratti particolarmente suggestivi come i due itinerari panoramici dell'Appia Antica e di via dell'Acquedotto romano. «Il progetto sostiene Claudio Siena, responsabile della Sezione Sport della Federazione comunista di Roma, è realizzabile già da ora in quasi tutte le sue parti. Gli itinerari che proponiamo non sono stati tracciati direttamente sulla carta. Li abbiamo verificati sul posto girando in bicicletta per la città pensando non soltanto agli sportivi ma anche a quanti e non sono pochi potrebbero usare le due ruote per gli spostamenti dentro Roma». Finora però non c'è stata nessuna risposta dall'assessore Palombi ha in mente



Metro Chiuso per... topi

Quando la metropolitana non c'è i topi ballano. Sembra uno scherzo ma è proprio così. Non devono essere completamente soddisfacenti le condizioni igieniche dei sottopassaggi della metropolitana di Termini se si è dovuti ricorrere ad una chiusura così drastica. Ma si sa la curiosità non si arresta certo davanti a una chiusura di lamiera e così si viene a sapere che la chiusura è stata disposta per provvedere ad una intensa opera di derattizzazione e di disinfestazione. Scacciati i topi e disinfestata la zona resterà da risolvere un piccolo dilemma. I piccoli (mica tanti) roditori avevano l'abbonamento? E di quale mezzo di trasporto si serviranno di ora in poi?

Nikolaj Bucharin  
**LE VIE DELLA RIVOLUZIONE 1925 1936**  
Un ventennio di scienze sociali  
Lire 6.500

Paolo Spriano  
**IL COMPAGNO ERCOLI**  
Biblioteca di storia  
Lire 10.000

**Editori Riuniti**

TVcolor  
**SIEMENS**  
LA NUOVA TECNICA  
**DIGITALE**  
v. a. satelli te stereo  
bilingue televideo  
alta qualità nella videoregistrazione

DITTA MAZZARELLA  
V.le Medaglie d'Oro 108/d Tel. 38.65.08

**MAZZARELLA & SABBATELLI**  
Via Tolomaido 16/18 Tel. 31.99.18

28 PULCI CON V. DEOREGISTRATORE E CARRELLO 38 RATE DA L. 91.000  
25 PULCI CON V. DEOREGISTRATORE E CARRELLO 30 RATE DA L. 81.000

TRE ANNI TOTALI DI GARANZIA

**VALENTINO** **FIAT** **SOMALIA** **ANGELICO**

**PANDA** 12 MESI **SENZA INTERESSI** **UNO** 24 MESI **SENZA INTERESSI** **DUNA REGATA CROMA** 48 RATE **RISPARMIO 4 MILIONI**



Oggi, venerdì 1 aprile. Onomastico: Ugo.

ACCADDE VENT'ANNI FA

Lotta dura nella Dc per le candidature. Un gruppo di esclusi dalle liste elettorali e alcuni seguaci, hanno fatto irruzione negli uffici del comitato romano della Dc in piazza Niccolina, occupandola. Una ventina in tutto, che hanno fatto parte del movimento combattenti e reduci, e ancora bellissimi, come deduciamo dallo scontro tra due donne democristiane. Sono infatti volati sonori schiaffoni tra Gabriella Lebone Dubois, candidati al Senato in un primo tempo e poi esclusa, e la dirigente nazionale del movimento femminile, Clara Faluccci, designata invece in un collegio ritenuto «sicuro».

NUMERI UTILI

Table with 2 columns: Service name and phone number. Includes Pronto intervento, Carabinieri, Questura centrale, etc.

Succede a ROMA

ANTEPRIMA

dal 1° al 7 aprile

I SERVIZI

Table with 2 columns: Service name and phone number. Includes Acea: Acqua, Acea: Recl. luce, Enel, etc.

I TRASPORTI

Table with 2 columns: Transport name and phone number. Includes Radiotaxi 3570-3875-4994-8433, Fs: Informazioni, etc.

GIORNALI DI NOTTE

Table with 2 columns: Publication name and address/phone number. Includes Colonna: piazza Colonna, via S. Maria in via (galleria Colonna), Esquilino: viale Manzoni, etc.



TEATRO

ANTONELLA MARRONE

Bustric il mago un classico Vian e la donna ragno

famoso dello scrittore argentino Pug, reso celebre dalla versione cinematografica di Victor Babenco, proposto in una versione originale riscritta dallo stesso autore per le scene.

QUESTOQUELLO

Filo diretto. Il gruppo comunista della 1ª circoscrizione attiva un filo diretto con i cittadini del centro storico: numeri telefonici 574.62.59 e 574.37.40 disponibili tutti i mercoledì e venerdì dalle 17.30 alle 20.30. Scopi: difendere i diritti di tutti i cittadini da ingiustizie, particolarismi e soprusi; ricevere segnalazioni utili su inadempimenti, ritardi e inefficienze dell'Amministrazione comunale; salvaguardare il patrimonio artistico.

MOSTRE

Matta in Italia. Di Sebastian Matta, grande pittore surrealista cileno, viene presentata una antologia «italiana» della sterminata produzione pittorica, grafica e scultorea. Palazzo Venezia, ingresso in via del Plebiscito 118. Orario 9.30-14, fino al 15 aprile.

DOPOCENA

Aldebaran, via Galvani 54 (Testaccio) (riposo dom.). Carpeno-stein, via del Genovese 30 (Trastevere) (lun.). Gardemia, via del Governo Vecchio 98 (centro storico). Rock Subway, via Peano 46 (San Paolo) (merc.). Rotterdam da Erasmus, via Santa Maria dell'Anima 12 (piazza Navona) (dom.). Nalma, via dei Leutari 35 (piazza Pasquino). Why not, via Santa Caterina da Siena 45 (Pantheon) (lun.). Dam Dam, via Benedetto 17 (Trastevere). Doctor Fox, vicolo de' Renzi (Trastevere). Alifanini, via Francesco Carletti 5 (Ostiense) (dom.). Bar della Pace, piazza della Pace 5 (centro storico) (dom. matt.). Othero, via Monte d'Oro 23 (merc.). Roma di notte, via Arco di San Calisto 40. Il pelo nell'uovo, via Augusto Jandolo 9 (Trastevere) piano bar, musica dal vivo (lunedì riposo).

NEL PARTITO

FEDERAZIONE ROMANA
Sezione Acilia. Ore 18 assemblea sulla situazione politica con Goffredo Bettini
Sezione Tufello. Ore 17.30 assemblea sulla vendita case Iap con Armando Iannelli.
Avviso. Ore 15.30 in federazione riunione del gruppo feste de l'Unità con Claudio Catania.
Avviso. Rinvio della Commissione cultura del Comitato federale. La commissione cultura del Comitato federale prevista per ieri, è stata rinviata a mercoledì 13 aprile alle ore 17 sempre in federazione.

PICCOLA CRONACA

Culla. È nata Silvia. A Claudia e Lino tanti auguri da parte della sezione Monte Mario e dell'Unità.

JAZZFOLK

SANDRO PALI

Folkstudio, martedì un happening per tutti gli amici

Massimo Urbani. Caffè Latiao. (Via Monte Testaccio 96). Stasera in concerto il gruppo «Ole Yorghens» di Sallusti, Cortese, Garone e Velli (voce). Domani il quartetto del pianista-tastierista Riccardo Fassi con La Penna, Moriconi, D'Agostino. Billie Holiday. (Via degli Orti di Trastevere 43). Stasera, ore 22, in concerto un duo che non tradisce mai: Antonello Salis al piano e alla fisarmonica e Sandro Satta ai sassofoni.

Sotto un'immagine di Bustric protagonista di «Escamot»; a destra una scena di «Desirs Parade» di Genty in programma mercoledì al Teatro Olimpico, sotto a: Carl Lee & the Rhythm Rebels; a sin. William Hurt nel film «Dentro la notizia» di James Brooks

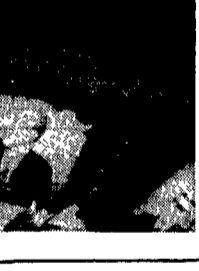


CLASSICA

ERASMO VALENTE

Uovo di Pasqua con tante piacevoli sorprese

«I bambini» all'Orologio. Sfidando qualche anno fa, arriva anche al Teatro dell'Opera, dopo aver girato per altri palcoscenici, il «Roberto Devereux» di Donizetti, però in un nuovo allestimento. Cinqquantissimo melodramma donizettiano, il «Devereux» (C'entra Elisabetta d'Inghilterra) fu rappresentato a Napoli nel 1837. Protagonisti dell'opera sono Raina Kabanavaska e Jean Philippe Lafont. Dirige Julius Rudel, la regia è di Alberto Fassini. La prima è per stasera, alle 20.30. Rientrano nella settimana le repliche dei giorni 5 e 7.



ROCKPOP

ALBA SOLARO

Carl Lee e band: classici con ironia

musica composta da Giuseppe Napoli al basso e Beppe Canavero alla batteria. Chiedono la serata i Kim Squad, una delle più popolari rock band della capitale; trascinati, appassionati e selvaggi, si sono costruiti la loro solida fama con un'incessante attività live e l'album Underground Arrows, volani e grintosi, sempre più sganciati dall'etichetta di mod band, anche se gli anni scarsi restano ben presenti nella loro musica. Altro decennio gli anni cinquanta, per tracciare l'ispirazione principale dei tonitruosi Carl Lee & the Rhythm Rebels. Insuperabili nel proporre secondo schemi classici un misto di rockabilly, country, tex mex, sdrammatizzati dall'ironia del cantante Carl Lee, a cui si aggiunge la presenza fredda provocativa del sassofonista Frankie Partipallo, l'ottimo chitarrista Slep e la sezione rit-

mondello dell'infanzia. Un viaggio nella fantasia (e negli effetti speciali) da un lato, ma dall'altro una delicata figurazione dei sogni dei ragazzini. Dentro la notizia di James Brooks, con Holly Hunter, William Hurt e Albert Brooks. Tre anni per fare una sceneggiatura non sono pochi, ma il risultato ne valeva la pena, visto che la seconda prova dell'autore di Voglia di tenerezza ha tutte le carte per sfondare i tetti degli incassi. Un William Hurt insolitamente finto e superficiale, una Holly Hunter scatenata (era la mamma di Arizona Junior) e un sorprendente Albert Brooks sono i tre cavalieri di questa moderna saga sulla televisione, molto più educata, in realtà, dell'indimenticabile Quinto potere.

CINEMA

PAOLO PENZA

Moderna saga sulla tv con Hurt e Hunter

Chi protegge il testimone di Ridley Scott, con Tom Berenger e Mimi Rogers. Apre la serie di novità paucali quest'ultima fatica di Ridley Scott, prima escursione del regista britannico sul mondo di oggi. La trama è semplice (un poliziotto si innamora della testimone di un delitto a cui fa da guardia del corpo) e le psicologie elementari e la struttura da giallo classico. Il «quid» in più è costituito dalla sbalorditiva capacità di Scott nel costruire atmosfere, sensazioni ed emozioni col puro supporto della tecnica. Ironweed di Hector Babenco, con Jack Nicholson e Meryl Streep. Torna il sensibile regista brasiliano di Pixote e il bacio della Donna Ragno con un film girato negli Usa, ma che

DANZA

Teatro Olimpico (P. Gentile da Fabriano 17). Da mercoledì fino al 17 aprile arriva per la prima volta in Italia. Desirs Parade, uno spettacolo di animazione, fantasia, allegorie, satire, balletto di sogni umani, di desideri utopici e rarefatti curato da Philippe Genty. Assieme a Genty, performer molto noto in Francia, lavora la ballerina coreografa inglese Mary Underwood e altri quattro artisti in un gioco scenico che non disdegna l'uso di materiali improbabili come la carta da imballaggio. Teatro l'Uccelliera (Viale dell'Uccelliera). Sempre mercoledì debutta un'altra prima: Infranti infanti di Giuseppina Cambieri, interpretato dalla compagnia «Alto-Fragile». Lo spettacolo parla dei diversi modi di vivere i sentimenti e le esperienze che quattro personaggi femminili fanno tra l'infanzia e l'adolescenza. Solo una riuscirà però ad elaborare coerentemente il proprio vissuto. Fino al 10 aprile, ore 21.15, sabato e domenica spettacolo doppio ore 17.

ARTE

Melanconici tramonti romani di Velly

Jean Pierre Velly - Galleria Don Chisciotte, via A. Brunetti 21/a; da oggi al 20 aprile; ore 11-13 e 17-20. Un po' della melanconia illa heroica di Dürer rivive nel neoromanticismo del grande incisore, passato alla pittura, Jean Pierre Velly, che vive da anni a Formello fantasticando sulle cose minime della natura e sulla luce apollinica di albe e tramonti in un ciclo di pitture recenti. Gastone Pauciera - Banca Popolare di Milano, piazzale Flaminio 1; fino al 30 maggio; ore della banca. Scultore visionario e inquieto negli anni milanesi di Corrente, Pauciera ora alterna scultura e pittura. Presenta un originale gruppo di pitture filite di melancolia e segrete metamorfosi in immagini di misteriosa germinazione. Raffaele De Rosa - Leonardo Arte, corso Vittorio Emanuele 326; da oggi (ore 18) al 30 aprile; ore 10-13 e 17-20. Da antiche città e acque e ombre cupe e profonde affiorano gruppi di figure umane e di cavalli che vanno e vengono come in una leggenda biblica tra Rembrandt e Gustave Moreau. Infinite metamorfosi in un continuo viaggiare Angelo Canavari - Monterotondo, Galleria Campoli, via V. Bellini 46; fino al 22 aprile; ore 16-20. Alla grande avventura umana e poetica dell'Orlando di Ariosto si connette il gran fantastico di Canavari nel disegno e nei bronzi presentati. Un buon esploratore dell'immaginario sulla linea di Corrado Cagli. Lorenzo Guerrini - Galleria Rondanini, piazza Rondanini 48; giovedì 7 aprile, ore 18.30. Esposizione per tre giorni di grandi gouaches dello scultore Guerrini e presentazione del libro di Luigi Lambertini «Lorenzo Guerrini: le pietre del tempo» pubblicato dalla Banca Popolare di Bergamo. Illustrazione il lavoro dello scultore Augusta Fonferri, Guido Strazza e Franco Campigli.





SCIOPERI RAI

24 ore di black-out per protesta contro Jugoslavia-Italia

ROMA. L'esecutivo nazionale del sindacato giornalisti Rai ha deciso la proclamazione di 24 ore di sciopero totale (black-out informativo) dalle 9 di questa mattina alle 9 di domani, per rispondere alla grave decisione dell'azienda di trasmettere senza commento le immagini in diretta della partita amichevole Jugoslavia-Italia, in presenza di un'agitazione sindacale dei giornalisti per il rinnovo del contratto. I comitati di redazione saranno presenti per intervenire in caso di notizie di grave attualità.

oggi: questo il risultato di una giornata frenetica, che ieri ha tenuto impegnati i sindacati e l'intera azienda, a cominciare da Manca e Agnes. Naturalmente, sacro e profano non sono mescolabili anche in questo caso. La Rai aveva deciso di non trasmettere la partita, che lo sciopero in corso dei giornalisti avrebbe privato della telecronaca. All'ultimo minuto il ripensamento, con l'annunciatrice delegata a dare la seguente motivazione: la Rai ha deciso di accogliere le cortesi insistenze diplomatiche delle autorità jugoslave. La verità, anche se non ufficialmente confermata, è un'altra: la Rai avrebbe preso la decisione - che ha aperto un pesante conflitto con il sindacato - dopo aver appreso che Berlusconi aveva in animo di trasmettere la partita in diretta (senza commento) su Telecapodistria. In verità, l'unico annuncio ufficiale di Telecapodistria riguardava la trasmissione in "differita".

RAITRE

ore 20.30

«Telefono giallo»: Augias ricostruisce stasera il caso del piccolo Lorandi

Nella puntata di Telefono giallo, in onda oggi alle 20.30 su Raitre, Corrado Augias ricostruirà il caso della morte del piccolo Cristian Lorandi, il bambino di nove anni di Nuvoletta (piccolo centro in provincia di Brescia) trovato strangolato due anni fa con un pezzo di fili di ferro. A ritrovare il cadavere, su un viottolo di montagna, fu il padre, il giorno dopo la scomparsa del bimbo. È appunto il padre, Bruno Lorandi, è ancora agli arresti domiciliari perché sospettato di aver ucciso il figlio,

forse con il concorso di altre persone. Lorandi però ha sempre giurato sulla propria innocenza, e gli inquirenti sono tuttora discordi. Il programma di Augias non si sostituirà agli inquirenti schierandosi pro o contro la colpevolezza di Lorandi: si servirà di filmati, girati sul posto da Fiore Di Rienzo, e di testimonianze per prendere in esame altre, possibili ipotesi. Come sempre, gli spettatori saranno chiamati a dare il loro contributo, telefonando (per opinioni, domande o testimonianze) al numero 06-8262.

«Il mio tiranno dal volto umano». Parla Andrei Serban che firma a Bologna la regia del «Don Carlo»

Filippo II uomo e attore

È possibile far recitare i cantanti lirici come fossero dei veri attori, fuori dai gesti consueti dell'armamentario melodrammatico? È il sogno di ogni regista teatrale alle prese con la lirica. È anche il desiderio di Andrei Serban, allievo di Peter Brook, al suo debutto in Italia con la regia del Don Carlo verdiano al Comunale di Bologna. Per fortuna che nei panni di Filippo II c'è Ruggero Raimondi.

GIORDANO MONTECCHI

Bologna. Non lo si dice apertamente, eppure la cartura dell'impegno, la rarità stessa con cui quest'opera fa la sua apparizione nei cartelloni, lasciano intuire che su questo Don Carlo (s), in scena da stasera, il teatro Comunale di Bologna punta le sue carte migliori. Riproponendo nei panni di Filippo II, a vent'anni esatti di distanza, quello stesso artista che, allora, proprio a Bologna, era al suo debutto in questo ruolo: Ruggero Raimondi. Ma non è solo questione di un grande interprete e di una grande opera: regista e scenografo costituiscono l'indice di una scelta meditata. Si tratta di due giovani, Yannis Kokkos, greco, per le scene (già noto in Italia perché a lui si deve l'originale allestimento dell'Orestea di Xenakis, l'estate scorsa a Gibellina) e Andrei Serban, rumeno, per la regia.

Serban è, si diceva, al suo debutto italiano, ma ha dietro le spalle un turbine di esperienze condotte soprattutto negli Stati Uniti e in molti paesi d'Europa: prima nell'ambito del teatro di ricerca e sperimentale - un anno «decisivo» di stretta collaborazione con Peter Brook - quindi, non da molto, l'approdo all'opera e alla sua realtà teatrale così unica, ma recando scolpita l'impronta di un certo modo di concepire il teatro che costituisce quasi una sfida al mondo del melodramma. «Una cosa più grave - sostiene - è

de intende fare con questo Don Carlo, un'opera che ai suoi occhi riveste un fascino sovrumano. «Don Carlo è forse l'opera più complessa, più ricca e stratificata che Verdi abbia scritta. L'intreccio psicologico che lega i protagonisti è di una densità senza pari: quello che di solito viene visto come il tiranno, Filippo II, è in realtà un uomo sensibilissimo, sul quale fanno breccia la personalità e gli ideali libertari di Rodrigo. Lo stesso travasamento del finale del dramma di Schiller esprime questa complessità ideale, che non si lascia racchiudere in schemi e che invece si apre su dimensioni molteplici e intrecciate: dal piano psicologico che si fonde alla più impegnata ed esplicita tematica politica, di denuncia di ogni oppressione, fino ad schiudersi di una dimensione spirituale, vissuta però come irrazionalità, mistero, qualcosa che mi ha profondamente toccato».

Una grandezza, questa del Don Carlo verdiano, di cui parla con un briciolo di amarezza, non appena il discorso cade sull'aspetto organizzativo del lavoro. «C'è anche con i cantanti che magari non hanno dimestichezza con la recitazione - la possibilità di trarre fuori questi contenuti. Ma bisognerebbe avere più tempo. Sette settimane, quando va bene, sono poche. Ma in tutto il mondo il teatro d'opera lavora così: con gli interpreti che si trovano solo pochi giorni prima della recita insieme al regista. E si che qui in Italia, nonostante la apparente approssimazione organizzativa, la situazione è quasi migliore per l'incredibile capacità di arrangiarsi che c'è a tutti i livelli, cosa che spesso consente di risolvere in poco tempo un sacco di problemi». Il cerchio si chiude: l'idea di un teatro costruito a partire dall'uomo, dall'attore che deve svelare, lui, il testo, viene

Ha lavorato con Peter Brook, è innamorato di Verdi «Mi piacciono i cantanti che sappiano anche recitare»



Andrei Serban, regista del «Don Carlo» verdiano

da una regione che ha poco a che spartire col teatro d'opera odierno. (Ed invece, caro Serban, potrebbe riportarci proprio a Verdi, a quelle sue ideazioni circa la parola scenica e via discorrendo). Forse Serban pensa che una delle iatture dell'opera di oggi siano gli scenografi che passano alla regia? Ci pensa su, a lungo. «Il peggio è proprio questo. Si chiama uno scenografo capace di garantire un palcoscenico visivamente stupefacente, tecnologico, metafisico, surreale e gli si affida anche la regia. Ci si assicura quindi la

grande voce, che naturalmente arriverà a un giorno prima dello spettacolo. La regia consisterà nel far muovere le comparse, mentre il grande cantante potrà arrivare lì e mettersi in mezzo alla scena senza preoccuparsi di nulla. Il pubblico a quel punto si godrà lo strabillante macchinaro scenico e ascolterà un grande cantante. Così si vuole di più? Tanti applausi e tutti a casa contenti. E questo il lato peggiore. E questa la m...». Andrei Serban parla un ottimo francese; e ci siamo capiti perfettamente.



Peter Principle, leader dei «Tuxedomoon»

Il concerto. Successo a Roma Dieci anni da Tuxedomoon

ALBA SOLARO

ROMA. Una festa di compleanno per i Tuxedomoon. Il gruppo ha celebrato i suoi dieci anni di esistenza nel più classico dei modi: con una bella riunione di famiglia (mancava solo il cantante e performer Winston Tong, disperso da qualche parte in America). C'erano Blaine Reininger, Steven Brown, Peter Principle, Bruce Geduldig e persino Paul Zahl, batterista in carne ed ossa che li affiancò per poco tempo agli inizi agli Svt di Jack Cassidy, ed essere rimpiazzato dalla batteria elettronica. Insieme hanno percorso le principali città europee per un tour conclusosi a Roma con due concerti. Tito Tuxedomoon è stato come un flash-back: un salto nella memoria agli inizi di questa avventura artistica partita nel '77 a San Francisco, scomposti e ricomposti in mille ruoli, nei cinquanta titoli della loro monumentale discografia, nell'autoscelto volontario nella vecchia Europa, fino ad un presente cosmopolita, vissuto fra le pieghe dell'avanguardia. Inseguono sempre la manipolazione sonora e la ricerca, anche se l'elettronica non è più il «nuovo», che loro utilizzano, ed utilizzano sempre per scatenare un immaginario del tutto inedito a cui fu dato

nome «romanticismo tecnologico». Il terreno privilegiato è sempre quello delle emozioni, della creazione di atmosfere che giocano con le citazioni, la memoria, un lenzuolo bianco sul fondo ad evocare visioni da cinema muto, il buio, le ombre cinesi evocate da una bottiglia d'acqua, o uno scheletro di plastica, le sciabolate di luce dei fari sul pubblico. L'elemento visuale, per loro così importante, è in questa occasione tornato ad una dimensione essenziale, dopo essere stato esplorato in tutte le sue possibilità, mentre la musica ondeggia fra melodia e rumore, dramma, passione e ironia. Di No Tears a Desire fino all'ultimo lavoro, You, è stato un po' come sfogliare un album di fotografie, lasciarsi investire dalla forza dei ricordi. A volte il loro atteggiamento sul palco prende alla gola, altre volte strizza l'occhio maliziosamente (Some guys). Non sono i Tuxedomoon di otto anni fa, quando arrivarono in Italia per la prima volta, né i Tuxedomoon di oggi, irrimediabilmente mutati. Dice Peter Principle: «Non avremmo mai pensato che quel che facevamo dieci anni fa oggi avrebbe ancora avuto un valore. Era come se prendessimo a calci dei muri, delle strutture troppo solide, le convenzioni riguarde la separazione fra pubblico e musicisti. E adesso invece sento tanti gruppi che sembrano essere stati inghiottiti da noi». Sì, i Tuxedomoon sono già storia.

RAIUNO TV schedule table with programs like DADAUMPA, CARTONI ANIMATI, INTORNO A NOI, etc.

RAIDUE TV schedule table with programs like CARTONI ANIMATI, MUOVIAMOCI, L'ITALIA S'È DESTA, etc.

RAITRE TV schedule table with programs like DSE: AMBIENTE VIVO, TELEGIORNALI REGIONALI, JEANS 2, etc.

OTMC TV schedule table with programs like CALCIO, SPORTELEGGIO, TENNIS, etc.

ODEON TV schedule table with programs like IRYAN, UNA VITA DA VIVERE, MOD SQUAD, etc.

RAI5 TV schedule table with programs like BUONGIORNO ITALIA, ARCHIBALDO, GENERAL HOSPITAL, etc.

RAI1 TV schedule table with programs like WONDER WOMAN, KUNG FU, AGENZIA ROCKFORD, etc.

RAI2 TV schedule table with programs like LA GRANDE VALLATA, LA VISPARE, STREGA PER AMORE, etc.

RADIO schedule table with programs like RADIONOTIZIE, RADIOUE, RADIOTRE, etc.

RETEA TV schedule table with programs like SUPER HIT, ROCK REPORT, ON THE AIR, etc.

SCEGLI IL TUO FILM section listing various movies like FRANCESCO D'ASSISI, CORAGGIO... FATTI AMMAZZARE, IL GIORNO DEL DELFINO, etc.



Tom Berenger e Mimi Rogers in «Chi protegge il testimone»

## «Chi protegge il testimone» dal regista di «Alien» Se Ridley Scott indaga...

SAURO BORELLI

**Chi protegge il testimone**  
Regia: Ridley Scott. Sceneggiatura: Howard Franklin. Fotografia: Steven Poster. Musica: Michael Kamen. Interpreti: Tom Berenger, Mimi Rogers, Lorraine Bracco, Jerry Orbach, John Rubinstein. Usa, 1987.  
Milano: Ambasciatori  
Roma: Metropolitan

Fino all'85, dei quattro film realizzati dall'anglo-hollywoodiano Ridley Scott, almeno tre risultavano senz'altro dei cult-movie (*I duellanti*, *Alien*, *Blade Runner*), mentre il solo *Legend* era parso invece una cosa di dubbia consistenza, tutto immerso com'era nei nebbie di una torva, ermetica favola medievale. Cineasta di coltivato gusto figurativo, attento alle atmosfere e ai climi psicologici esasperati, Ridley Scott si è discostato, peraltro, negli ultimi tempi e, in specie, in questo *Chi protegge il testimone*,

da tematiche troppo eccentriche o semplicemente sfasate rispetto al presente. Tanto che, proprio in questa sua nuova fatica, approda per la prima volta ad una vicenda, ad un preciso plot tutto ed esclusivamente calato in un'ambientazione attuale, ravvicinatissima.

In tal senso, anzi, la sorpresa più vistosa per gli aficionados del vecchio cinema di Ridley Scott è stata proprio il constatare come e quanto il cineasta inglese si muova con impaccio, se non addirittura con appannata lucidità, allorché l'impianto drammatico, le cadenze narrative lo costringono a dipanare determinati scorcii introspektivo-descrittivi in termini e tempi marcatamente realistici. La sceneggiatura, approntata per l'occasione da Howard Franklin, s'incentra e s'attarda su un intricato, un racconto ampiamente perustato dal cinema hollywoodiano e d'altri paesi. Fino al punto che l'originale estro creativo di Ridley Scott appa-

re, poi, per chiari segni imbrigliato, nella sua più incondizionata estrinsecazione, da moduli e stili espressivi caratteristici del *thrilling*, della *detective story* di convenzionale, abusata struttura. Cioè, giusto a proposito della nuova esperienza tentata da Ridley Scott in *Chi protegge il testimone*, la vincolante convenzionalità e «serietà» del frequentatissimo genere giallo-psicologico prevale avvertibilmente ogni più tipica, personalissima cifra dell'autore.

Tale aspetto, per quanto innegabile, non sminuisce del tutto, comunque, particolarità e superstiti pregi dell'inconsueta prova di Ridley Scott. Soltanto, per una volta, va riconosciuto che il suo cinema indugia e indulge con corvina schematicità a srotolare gli intrecciati casi d'una schifilosa signora alborghese dalle consuetudini molto intellettuali e d'un grintoso, sbrigativo poliziotto con moglie e figlio a carico. L'unico elemento davvero discriminante di questo *thrilling* dalle coloritu-

re e digressioni presto tragiche, cnuentissime, diviene giusto quell'incontro-scontro di classe tra i citati protagonisti, stucchevolmente superato, peraltro, da una rapinosa, irresistibile passione d'amore divampante tra i due.

Più in dettaglio, capita, dunque, che una avvenente, raffinata critica d'arte assista casualmente ad un effarato assassinio. Atterrita, si salva a stento, ma il criminale da lei visto mentre commetteva il delitto, la riconosce, la perseguita. La polizia, determinata ad incastare l'assassino, protegge quindi l'unica testimone giorno e notte. Il compito è affidato soprattutto ad un prestante ispettore, da tempo in problematici rapporti con la moglie non meno che con se stesso. Va da sé che la vicinanza assidua tra la sofisticata signora e il rude poliziotto sfocia in una relazione erotica-sentimentale, rischiosissima. Puntuali, infatti sopraggiungono di lì a poco movimentate, sanguinose complicazioni ed anche una resa dei conti affet-

tivo-famigliare piuttosto penosa. Il resto, si può immaginare, non aggiunge alcunché di intelligente ad un canovaccio stanco e risaputo.

Mimi Rogers, Tom Berenger, Lorraine Bracco, rispettivamente nei ruoli centrali della signora alborghese, dell'aiutante poliziotto e della sua indocile moglie, sembrano grandemente in difficoltà nell'impersonare quegli improbabili o, forse, troppo stilizzati personaggi e, pur non venendo meno ad una prestazione di corretta professionalità, non contribuiscono, certo, ad accreditare in modo convincente l'intera faccenda. Dal canto suo, Ridley Scott, quasi tubante, irresoluto sull'approdo da dare alla temeraria impresa da lui tentata si limita, specie nel finale, a decelerare e smorzare il racconto dirottandolo verso un melanconico, deludente epilogo. Comunque, non c'è da disperare. L'autore del mirabile *Blade Runner* farà senz'altro meglio - ne siamo certi - alla prossima occasione.



Anna Campori e Pietro De Vico in «Alta distensione»

## Primeteatro. «Alta distensione» Risate dal Campanile

AGGEO SAVIOLI

**Alta distensione**  
divertimento di Achille Campanile. Regia di Antonio Calenda. Scena e costumi di Riccardo Bertinazzi. Musica di Romano Mazzocchetti. Coreografie di Connia. Interpreti: Pietro De Vico, Anna Campori, Giuseppe Caruso, Roberto Benicvenga, Lino Coletta, Monica Coni, Gianni De Simis, Dodo Gagliardi, Daniela Giovannetti, Virgilio Quagliato. Produzione Teatro d'Arte.  
Roma, Sala Umberto

dello spettacolo-Campanile è rimasto Giuseppe Caruso, che tra l'altro ridice benissimo lo strepitoso monologo *La Quercia del Tasso*. Dei titoli maggiori del Campanile commediografo e novellista - annodati fra loro da alcune delle famose «tragedie in due battute» - non viene riproposto *L'inventore del cavallo*. Possiamo invece goderci, ancora, due piccoli capolavori come *Vecchia Russia* (inedito finora a stampa, è pubblicato nel programma di sala) e *Centoquanta la gallina canta*, posti a chiusura di ciascuno dei due tempi della rappresentazione. E non manca lo strabiliante esercizio linguistico di *Acqua minerale*.

Torna, a cinque stagioni teatrali di distanza, parzialmente rinnovato e anche rimpolpato, lo spettacolo che Antonio Calenda, facendo pemo sulla sempre ammirabile coppia Pietro De Vico-Anna Campori, aveva voluto dedicare ad Achille Campanile. C'è un legame sottile e profondo fra l'estrosità paradossale, ai limiti del metalitico, di Campanile (comprovata in romanzi, racconti, testi per la ribalta), collegabile sotto qualche aspetto ai momenti migliori del Futurismo, ma anticipatrice di altre «avanguardie» esplose in Europa nel dopoguerra, e la comicità beffarda e stralunata che, da noi, è propria della tradizione del Varietà, o di espressioni affini. Così, nell'attuale allestimento, si ritrovano a pieno atto attori che, con De Vico e la Campori, avevano dato vita nell'84-85 a *Cinecittà*, sorta di compendio storico del «genere». Parliamo di Dodo Gagliardi, un «buffo alla Totò», o di Roberto Benicvenga, cantante-fantasiasta dall'incredibile registro vocale. Della vecchia formazione

la stilizzata apparenza e gli eleganti costumi di Berlingieri, le musiche abilmente composte o arrangiate, ed eseguite al piano, dal giovane maestro Mazzocchetti concorrono alla felice scioltezza del risultato d'insieme. A De Vico, in ottima forma, e alla scatenata Campori, fanno corona le fresche energie del resto della compagnia.

## Venezia, la luna e loro: la Mostra dopo la rissa

ROMA: Vetrina internazionale o grande laboratorio di ricerca? Cannes o Beaubourg? Il Lido o Venezia? Dopo l'estenuante battaglia delle nomine si torna a parlare della fisionomia della Mostra del cinema. Le domande sul tappeto sono sempre le stesse, ma sarebbe ingiusto considerarle antiquate o, peggio, anacronistiche, frutto di una discussione culturale sconfitta - come molti sostengono - dai successi recenti della moda festivaliera. Perché il rischio, ancora una volta, è quello di credere che l'emergenza escluda automaticamente ogni riflessione sul futuro della sezione cinema della Biennale. Certo, è più accattivante la polemica sui nomi che quella sulle strategie, ma lo stesso Biraghi, prima o poi, dovrà affrontare la questione: dirigo solo la Mostra o qualcosa di più complesso ed impegnativo respiro?

abbandonare concettualmente la dimensione festivaliera. Si faccia pure la Mostra, con i suoi Leoni, Leoncini e Oselle, ma si pensi anche al resto, alla situazione dell'archivio, ai rapporti con le università, alle attività di ricerca.

Non la pensa così Gian Luigi Rondi, ex direttore della Mostra e attuale consigliere della Biennale. «Certo, privilegiare la produzione della cultura sull'esposizione dell'esistente... Ma i tentativi compiuti da Giacomo Gambetti nel '74 furono abbastanza deludenti. Io ho preferito seguire la strada segnata da Lizzani nel suo quadriennio. Il valore della meritocrazia, lo scatto della gara, un prestigio crescente... Perché punire lo slancio vitale della Mostra? Quanto alle attività permanenti, credo che non dovrebbero pesare sul bilancio della Mostra; solo facendone capitoli di spesa esterni alla Biennale si può realmente pensare di ampliare le prerogative della sezione cinema».

È il turno di Carlo Lizzani, anch'egli ex direttore della Mostra: «Ha ragione Rondi, sarebbe un delitto umiliare

Mercoledì sera, Casa della Cultura a Roma: dibattito sulla Mostra di Venezia. Al tavolo, di fronte ad una platea non troppo numerosa, Biraghi, Rondi, Lizzani, Portoghesi, Micciché, Argenterieri (coordinano Borgna e Villari). Chi s'aspettava un proseguimento della rissa già ampiamente raccontata e all-

mentata dai giornali è rimasto deluso; ma la polemica, prima nascosta tra le diplomazie e gli accorgimenti verbali, è via via riesplora, magari su un terreno più squisitamente culturale. Chiuso il «capitolo Biraghi», il tema della serata è stato quello delle famose «attività permanenti» previste dallo Statuto.

gente competente, legami internazionali, rapporti con le università. Insomma, bisogna uscire dal parastato e riformare la riforma della Biennale. Magari, e questo si può fare da subito, dando meno ospitalità alla Rai, agli onorevoli e agli alti papaveri della politica e dell'economia».

Portoghesi, chiamato in causa per una coda polemica riportata da un settimanale («Micciché ci ha svillaneggiato», con inqualificabile volgarità), retifica e aggiunge: «Era una lotta paradossale, una lotta tra poveri mossi dallo stesso amore verso la Biennale. Il Consiglio direttivo, nominato con un anno di ritardo, si è trovato ad operare in una condizione di nevrosi, incalzato dai tempi. Evitare la lottizzazione, non accettare candidature precostituite significa mettersi attorno ad un tavolo e discutere. Errori? Sì, ne abbiamo fatti, ma credo che siamo usciti bene dalla vicenda. Micciché parla di specialismi, divide il Consiglio tra esperti, poco esperti e politici; ma chi ha detto che una qualifica nega l'altra?».

Manca poco alla mezzanot-

te. Intervengono in rapida successione Francesco Maselli («Rondi è un poeta del paradosso. Il tentativo di Gambetti - trasformare Venezia in un grande laboratorio - fu un lavoro intenso, collettivo. Se fallì nel giro di pochi mesi fu per colpa delle forze politiche, di tutte, che impallidirono e dissero: non scherziamo!»); il consigliere Aldo Canale («Dopo tanti insulti, il balletto di questa sera è una scoperta. In tutti questi mesi devo aver vissuto in un altro mondo. Comunque, il nodo di fondo è che bisogna imparare a reperire fondi sul mercato, e per questo occorrono dei manager»); Gianni Toti («Tutti ottimizzatori. Bene, se volete essere creduti, fate qualcosa per salvare *L'immagine elettronica*. Il pensiero che pensa la scienza in rapporto alle arti deve essere difeso, e la Biennale può fare molto»).

All'elenco manca Biraghi, laconico e apparato come al solito. «Ho poco da dire e molto da fare», sostiene; anche perché, se parlasse fuori dai denti, forse ne sentiremmo delle belle.

organi direttivi. Ma restano i problemi. Il primo dei quali è la composizione del Consiglio direttivo. È lo stesso Portoghesi a riconoscere che non serve un direttivo così vasto, 19 persone, di cui solo 6 esperti nei vani settori della Biennale. Mi chiedo, allora: perché questi signori devono stabilire ciò che è giusto o no nel teatro, nella musica, nell'arte? E perché si offendono se qualche specialista di questo o quel settore muove loro delle critiche? La verità è che i partiti (Micciché è iscritto al Psi, ndr) gestiscono la Biennale come un loro possesso. Ma un'istituzione di ricerca è un'altra cosa: servono spazi,

# TELEFONA ALL'ENEL LA LETTURA DEL TUO CONTATORE

**ENELTEL: un nuovo servizio dell'ENEL per l'utenza**

- L'utente potrà trasmettere la lettura del proprio contatore dell'energia elettrica telefonando al n. 16444 direttamente collegato al calcolatore dell'ENEL.
- Le istruzioni indispensabili sono riportate sulla bolletta ENEL.
- Per ulteriori informazioni rivolgersi agli uffici ENEL territorialmente competenti

Il servizio ENELTEL sarà esteso a tutto il territorio nazionale secondo un piano di gradualità che interesserà gli utenti ubicati nei vari "distretti telefonici SIP" in tempi diversi.

ENTE NAZIONALE PER L'ENERGIA ELETTRICA

Viali crea l'illusione
Una fortunosa zuccata
dell'attaccante azzurro
e sembra tutto facile...

La Jugoslavia fa sul serio
Centrocampo inesistente
difesa in continuo affanno
e gli slavi dilagano

Alla ricerca di personalità
L'assenza di Bagni si sente
e De Agostini, complice
Donadoni, non è il suo erede

Amara sorpresa nell'uovo di Vicini

DAL NOSTRO INVIATO
GIANNI PIVA

Table with 2 columns: Team and Score. Includes Jugoslavia vs Italia and other matches.

ARBITRO Kohin (Austria) 7
MARGATORI Ai 10 Viali e al
45 Jacovljevic.

SPALATO È un pareggio
sul quale Vicini avrà da medi-
care la Jugoslavia e stata per
l'Italia un test di tutto rispetto...



Viali
scocca il tiro
del gol
azzurro
A terra
il capitano
jugoslavo
Radanovic

centrocampo ed in particolare
re nella coppia Donadoni
Giannini mentre spassatisi...

offensiva Savcevic forse si
stilla di offrire bei palloni a dei
compagni incapaci evidente...

Chi ha persuaso la Rai,
lo sponsor o Berlusconi?

DAL NOSTRO INVIATO

SPALATO Così alla fine
Jugoslavia Italia e finita in te-
levisione. Più di tutto hanno...

della Rai di vedersi sottratta la
dritta da Telecapodistria che
è ormai il canale sportivo di...

Matarrese
«Io mi
sono
divertito»

SPALATO Matarrese
grande capo del calcio italia-
no è arrivato a Spalato in un...



Il pareggio jugoslavo ad opera di Jacovljevic

La gioia di Fusi, la rabbia per il gol mancato di De Napoli,
Con Maldini la metamorfosi
Il ct: «Rientrava nei programmi»

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO CAPRIO

SPALATO Azeoglio Vicini
si presenta velocemente al
l'appuntamento con i giornali...

primo tempo più del previsto
e perché non ha saputo stare
sugli avversari. Con l'ingres-

«Zenga ha fatto le sue para-
te ma non dimenticate le no-
stre occasioni. Quella di De...

Fusi «Sono molto conten-
to. Per un giocatore la nazio-
nale è la cosa più bella che...

LO SPORT IN TV

Table listing sports events and their broadcast times on various channels.

Il francese Noah
semifinalista
nel torneo
di Dallas



Le due semifinali del torneo
Wtc di Dallas nel Texas ve-
dranno di fronte Becker e Gilbert...

Si sono giocate due partite
del gruppo A per il forma-
to di qualificazione olimpica...

Battuto Tate
l'ex campione
dei massimi
che aveva
sconfitto la droga

Lex campione mondiale
dei massimi V. V. V. V. V.
«Wba» l'americano John...

Pasqua a casa
per i 65 «ultra»
arrestati
a Milano

Trascorreranno la Pasqua a
casa ma per un certo pe-
riodo dovranno stare lon-
ti dallo stadio i 65 «ultra»...

Europei calcio,
contro
la violenza
tifosi separati

In una conferenza stampa
tenuta a Berlino giovedì
il presidente dell'Uefa...

Lancia seconda
dopo la prima
gloriosa del
Safari rally

Il tedesco Erwin Weber su
Volkswagen Golf Lii è
stato in testa al Safari rally...

Svezia batte Rft (4-2) ai rigori
Poker sovietico
sul fantasma di Maradona

BERLINO L'ouverture del
«Mondiale di Pasqua» fra
Urss e Argentina non ha deluso...

«La Juventus sapeva benissimo come giocare»
Marchesi: «Rush deve cambiare»
Il gallese: «Di sicuro io resto»

TORINO Il finale di
stagione si prospetta proble-
matico per Marchesi i cui rapporti...

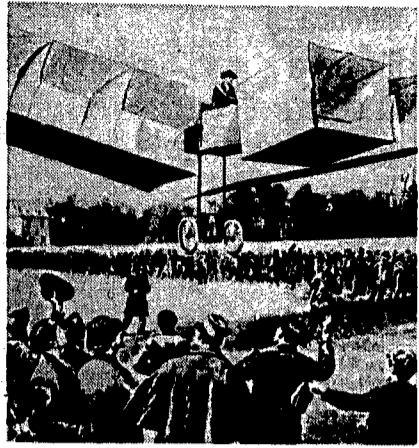


Tyson-Spinks,
casual
e smoking
ad Atlantic City

Mike Tyson (a sinistra
nella foto) e il pretendente al
titolo Michael Spinks durante...

La conferenza nazionale dei trasporti del Pci  
 Libertini: se non si riforma il sistema un prezzo terribile  
 per ambiente, territorio, costi economici, energetici, sicurezza

# «Cambiare i trasporti per cambiare la società»



Perché la seconda conferenza nazionale dei trasporti organizzata dal Pci? Sui temi in discussione e sul significato abbiamo intervistato il responsabile della commissione trasporti della direzione comunista, Lucio Libertini. «Se l'intero sistema dei trasporti - sottolinea Libertini - non viene riformato, l'Italia pagherà in termini di ambiente, territorio, costi economici, energetici, sicurezza».

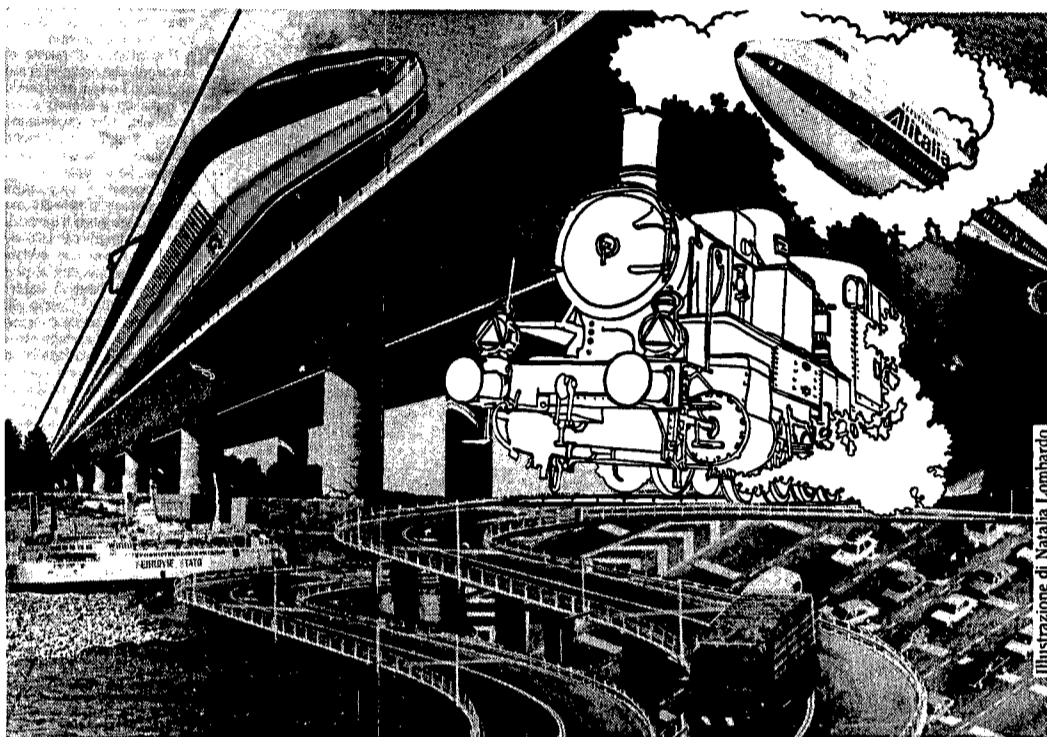
CLAUDIO NOTARI

La riforma dei trasporti - sostiene il Pci - è giunta ad una stretta decisiva. Per questo i comunisti hanno convocato la loro seconda conferenza nazionale per discutere con tutti le vie e i modi per superare contraddizioni e difficoltà e avviare a soluzione, nella consapevolezza che il sistema dei trasporti e il suo cambiamento hanno incidenza decisiva sull'organizzazione del territorio e delle città, sull'ambiente, sui costi dell'economia, sulla qualità della vita civile. La riorganizzazione e la riforma dei trasporti, di fronte alla prospettiva di grandi aumenti della mobilità, alla vigilia della liberalizzazione del mercato europeo, e mentre in questo campo avvengono rivoluzioni e innovazioni tecnologiche, non è un problema settoriale, ma una sfida per il futuro della società.

Perché, chiediamo al sena-

tore Lucio Libertini, responsabile della commissione trasporti, casa e infrastrutture della direzione, il Pci convoca oggi la seconda conferenza nazionale dei trasporti?

Non è una scadenza rituale. Il sistema dei trasporti italiano è in una drammatica stretta determinata dalla sua arretratezza, dall'impeto della innovazione tecnologica, dalla imminente liberalizzazione del Mercato europeo, da oggi alla fine del secolo. Se quel sistema non viene radicalmente riformato, l'Italia pagherà un prezzo terribile in termini di ambiente, territorio, costi economici, costi energetici, sicurezza. E, invece, il movimento riformatore è in una condizione di stallo, vi sono gravi controtendenze e regna, da troppo tempo, il malgoverno. Di questa vera



e propria emergenza nazionale vogliamo discutere tra noi e con tutte le altre forze.

La conferenza ha, dunque, carattere aperto? Ma porrà l'accento sull'elaborazione e sulla mobilitazione politica?

Avrà un carattere apertissimo. Nel dibattito plenario e nelle commissioni speriamo di avere una partecipazione larga di forze politiche, sindacati, imprenditori, operatori. Ci presentiamo con una vasta base programmatica, generale e di settore, che vogliamo ancora arricchire. Ma vogliamo dare una spinta, contribuire a far ripartire con forza il movimento riformatore.

Sarà la conferenza della ferrovia contro la strada, come alcuni dicono?

Questo è un modo davvero riduttivo di presentare le nostre posizioni. Noi puntiamo ad un sistema integrativo e intermodale, con elevata produttività, riequilibrato fortemente verso la ferrovia e il mare, ma dotato di una rete moderna di viabilità. Per la ferrovia proponiamo il raddoppio, per la viabilità la razionalizzazione: per tutti i modi di trasporto proponiamo il «combinato».

Da questa rivoluzione i lavoratori hanno da temere

o da sperare?

Da temere se ne saranno oggetto, da sperare se ne saranno protagonisti. Grandi cambiamenti sono inevitabili, comunque. I lavoratori devono scegliere di governarli. Noi discuteremo i contenuti di questa politica.

Discuterete degli scioperi nei trasporti anche dopo quello che è accaduto a Fiumicino?

Certo, perché vogliamo evitare la lacerazione dei rapporti tra lavoratori dei trasporti e utenti, e svolte autoritarie, e dunque siamo per una autoregolamentazione decisa davvero dai lavoratori. E perché temono questa prospettiva che le forze conservatrici usano ogni forma di provocazione diretta e indiretta, come è accaduto anche nella vertenza del trasporto aereo, e tanta stampa conduce una indegna campagna di menzogne. Ma i lavoratori devono evitare le provocazioni, e difendere i loro diritti e il rapporto con l'utente.

Per questo ci vuole anche la riforma del sindacato?

Una profonda riforma, la cui chiave di volta è la democrazia, il rapporto con i lavoratori, la sburocrazia, la crescita della coscienza collettiva.

Da giovedì 7 a venerdì 8 aprile all'Auditorium della tecnica e della scienza (Eur). Concluderà Achille Occhetto

## Ecco il programma dei lavori

Cambiare i trasporti per cambiare la società: è il tema della seconda Conferenza nazionale dei trasporti indetta dal Partito comunista italiano, che si terrà a Roma, il 7 ed 8 aprile, all'Auditorium della tecnica e della scienza (viale Tupini, Eur). Si tratta di un momento importante della battaglia per un nuovo sistema dei trasporti; una fase della convenzione programmatica; un incontro delle forze riformatrici. Il Pci invita a lavorare attorno a soluzioni decisive per la riorganizzazione del territorio, la difesa dell'ambiente, la riduzione dei costi economici, nuove condizioni di lavoro, la difesa e la qualificazione dell'occupazione.

Questo il programma dei lavori:  
 - Giovedì 7 aprile, ore 9,30 relazione introduttiva del sen. Lucio Libertini; dalle 10,30 alle 13 dibattito; dalle 15 alle 20, riunione delle commissioni di lavoro aperte alle forze politiche, sociali ed economiche.

- Venerdì 8 aprile, dalle 9,30 alle 13 e dalle 15 alle 17,30 dibattito. Alle ore 17,30 le conclusioni dell'on. Achille Occhetto, vicesegretario del Pci.

Le commissioni di lavoro saranno aperte alla partecipazione degli altri partiti, dei rappresentanti istituzionali, delle forze economiche e sociali, di operatori e studiosi. Discuteranno i progetti e i programmi predisposti per ciascun comparto.

La conferenza è preparata da nove gruppi di lavoro:  
 - Politiche generali (Fabio Ciuffini);  
 - Ferrovie (Perelli);  
 - Trasporto urbano e regionale (Senesi, Bencini);  
 - Viabilità (Lotti);

- Autotrasporto (Ronzani);  
 - Trasporto Aereo (Proietti);  
 - Economia marittima (Bisso);  
 - Politiche comunitarie (Carossino);  
 - Associazionismo (Stoppioni).

Nella Conferenza i gruppi di lavoro si trasformeranno in Commissioni aperte alle altre forze politiche, economiche e sociali, per la discussione dei programmi e progetti di settore.

Sono invitati:  
 - il governo, i presidenti delle Commissioni parlamentari, la segreteria Pgt, Cgil-Cisl-Uil e i sindacati dei trasporti e delle costruzioni;  
 - la Lega delle Cooperative;  
 - la Confindustria, l'Ance;  
 - la Federtrasporti, la Confetra, Fita, Fai, Anita, l'ente Fs, Alitalia, l'Anci, Finmare, le aziende di trasporto delle maggiori città, gli assessori ai trasporti regionali, provinciali e comunali;  
 - Italia Nostra, Lega Ambiente, Wwl, Arci.

Partecipano alla Conferenza i seguenti esponenti del Parlamento europeo:  
 - On. Georgios Anastassopoulos, presidente della Commissione trasporti del Parlamento europeo;  
 - On. Gunter Topmann, membro della Commissione trasporti del Parlamento Europeo;  
 - Dr. Gorm Kernerup, Segretario generale della Commissione trasporti della CEE;  
 - Dr. Peter Schiffauer, funzionario Commissione trasporti della CEE.

Saranno inoltre presenti l'ing. Ernst Widmer, delegato ufficiale di Berna delle Ferrovie Federali Svizzere e Walter Finkbonner, segretario di Direzione delle Ferrovie Federali Svizzere.



Società TFI  
 Trasporti ferroviari  
 Italiani S.r.l.

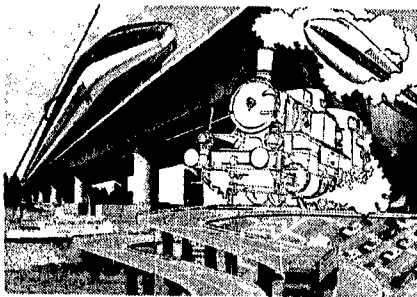
- TRASPORTI INTERMODALI
- TRASPORTI FERROVIARI
- ▽ CONSULENZA LOGISTICA

Sede legale: Milano - Viale Premuda, 10

Centro commerciale: Sesto San Giovanni (MI) - Piazza Diaz, 12

Tel. 02/2407251 n. 4 linee Sel. passante

Tel. F.S. 5369 - Telex 310503 - Telefax 02/2470614



**Il documento**  
Un contributo  
alla convenzione  
programmatica

**Politiche dei comparti**  
La sfida ferroviaria  
Comunicazioni su gomma  
marittime e aeree

**La spesa pubblica**  
Le grandi opere  
Lavori più celeri  
Appalti, questione morale

# Trasporti, una questione nazionale

La questione dei trasporti non è oggi settoriale o particolare. Costituisce, invece, un tema fondamentale dell'economia e della società per la sua forte incidenza sul territorio, sull'ambiente, sui costi del sistema produttivo, sul bilancio energetico e sulla sua struttura. Inoltre nuove condizioni di scenario investono questo grande comparto, che occupa direttamente un milione di lavoratori e indirettamente un'area assai più vasta, e inducono enormi trasformazioni che incideranno a breve termine sulla vita del paese.

**La crisi  
dei trasporti  
in Italia,  
le sue origini**

I trasporti in Italia sono fondati su di una schiacciante prevalenza della gomma, un modo che assorbe oltre l'80% del flusso delle merci e gran parte del flusso dei passeggeri. Ed è conosciuta, altresì, dall'assenza o dalla limitatezza di integrazione e di interconnessione tra i vari modi di trasporto.

I calcoli effettuati dalla segreteria del Piano generale dei trasporti provano che, ove questa tendenza non venisse cambiata, prima della fine del secolo la prevalenza del trasporto privato su gomma raggiungerebbe il 95%, caratterizzando l'Italia come l'unico paese monomodale in Europa. E ciò - lo si deve porre in grande evidenza - avverrebbe in relazione ad un flusso di passeggeri che sarà crescente (il 30% in più) ma soprattutto di un flusso di merci che, attorno alla fine del secolo, dovrebbe avere un incremento superiore al 45%.

Le conseguenze di questa realtà e di questa proiezione nel futuro sono gravissime per il paese. Esse significano paurosi processi di congestione, di inquinamento, di insicurezza;

adossano all'economia italiana costi additivi che la spingono fuori mercato (i costi del trasporto incidono sul prodotto finale in una misura che varia dal 6% al 22%, come è più del costo del lavoro); determinano sprechi di energia assai grandi, rilevanti quanto la produzione delle centrali nucleari delle quali si è parlato in questi anni.

Tutti i fenomeni negativi sin qui indicati si ingigantiscono nelle Regioni meridionali, dove il trasporto pubblico e le ferrovie hanno un ruolo assai minore che nel resto d'Italia, e dove domina in modo ancora più schiacciante la motorizzazione privata. C'è una vera e propria questione meridionale dei trasporti, e il Mezzogiorno è in tal senso sempre più emarginato dall'Europa.

**Unificazione  
europea,  
innovazione  
e mobilità**

Accanto alle conseguenze drammatiche che l'aumento della mobilità nelle attuali condizioni del sistema dei trasporti ha sulla vita del paese, vi sono due altri dati di scenario che avranno importanti conseguenze. Il primo di essi è l'avvio di un processo di unificazione e deregolamentazione del Mercato comune europeo che dovrebbe concludersi nel 1992, eliminando ogni barriera fisica, economica e fiscale tra i paesi della Comunità.

È questa da un lato una grande occasione di sviluppo, poiché la creazione di un unico grande mercato di 320 milioni di abitanti, con un reddito medio elevato è destinata a produrre un grande aumento dell'interscambio e a facilitare la produzione di ulteriore ricchezza; ma è anche un grande rischio perché all'interno di un mercato comune lasciato a se stesso, i forti diverranno

sempre più forti e i deboli diverranno sempre più deboli. L'Italia, con un sistema dei trasporti arretrato e disorganizzato, a bassa produttività, priva di ferrovie moderne, e di una moderna economia marittima, pagherà un prezzo assai alto, sotto tutti i punti di vista. Il pericolo che corre il nostro paese è quello, insieme, della emarginazione e della colonizzazione da parte delle aree più forti, se non ci riuscirà a cambiare rapidamente il sistema dei trasporti, e se nella Comunità non si determineranno le misure di programmazione e di armonizzazione richieste dalla sinistra europea.

Il secondo dato di scenario è costituito dai grandi processi di innovazione che stanno investendo il mondo dei trasporti e dei servizi, dopo avere già condotto a grandi ristrutturazioni industriali. Questi processi possono recare grandi benefici, abbattendo i costi, migliorando enormemente ogni tipo di comunicazione, eliminando i lavori pesanti e nocivi, consentendo qualificazioni professionali e riduzioni serie dell'orario di lavoro. Ma, se non governati, si traducono in drammatiche eccedenze dell'occupazione, in dequalificazione, in termini sociali gravi.

**Gli obiettivi  
del cambiamento  
per evitare  
la paralisi**

Una seria analisi della condizione italiana e dei processi di trasformazione in atto per avviarsi rende assolutamente urgente e prioritaria la riforma del sistema dei trasporti del nostro paese, e ne fa una grande e centrale questione nazionale. Occorre passare, in sostanza, da un sistema disorganizzato, non integrato, dominato da una indiscrimi-

Publichiamo qui, in estrema sintesi, e alcune parti limitandoci a enunciazioni di principio, i punti essenziali della vasta piattaforma programmatica con la quale il PCI va alla sua II Conferenza Nazionale dei trasporti. Il documento integrale può essere richiesto alla Segreteria della Conferenza o alla Commissione trasporti, ca-

sa, infrastrutture della Direzione. Sono altresì disponibili programmi di settore, proposte di legge, programmi e progetti per la riorganizzazione di alcune grandi aree metropolitane e di parti del sistema dei trasporti; Un indice del copioso materiale disponibile sarà messo a disposizione dei partecipanti alla Conferenza.

nata motorizzazione privata ad un sistema integrato e intermodale con un forte riequilibrio verso la ferrovia e il trasporto marittimo, con un grande sviluppo del trasporto «combinato» per le merci, con una dominanza del trasporto pubblico e di quello su ferro nelle aree urbane, e un forte aumento della produttività di comparto e di sistema.

Una riforma di queste dimensioni, che recuperi in modo rapido i troppi anni perduti, esige un immenso sforzo nazionale, una programmazione, grandi investimenti, profonde innovazioni nelle gestioni. Raddoppiare il sistema ferroviario e accrescerne grandemente la velocità media; spostare verso il trasporto marittimo interno il 10% del trasporto merci che avviene su strada; recuperare ai porti italiani forti flussi di traffico che si sono diretti verso altri porti del continente europeo; generalizzare il «combinato» e l'intermodalità; razionalizzare la rete della grande viabilità integrandola con gli alti sistemi di trasporto; sviluppare un moderno sistema di aeroporti e dotarli di collegamenti rapidi terrestri, espandere il trasporto pubblico nelle grandi aree urbane sino al 75% del traffico, e portare in queste aree il trasporto su ferro verso il 75% del totale; rompere l'isolamento di aree importanti del paese; informatizzare l'intero sistema dei trasporti; ristrutturare gestioni, orari e modo di lavorare: ecco i contenuti della riforma dei trasporti.

**Il movimento  
riformatore  
ad una stretta  
decisiva**

Per questa riforma dei trasporti i comunisti si battono da anni con coerenza e preveggenza.

A partire dagli anni dell'unità nazionale lungo queste linee è sorto e si è sviluppato un movimento riformatore che ha compreso socialisti, cattolici e laici progressisti, e che ha strappato decisioni e leggi importanti, anche se l'avvento del pentapartito ha dato luogo a battute d'arresto, contraddizioni e distorsioni. È stato deciso il rilancio del sistema ferroviario, strappando leggi che hanno determinato importanti finanziamenti per gli impianti fissi e il materiale rotabile; è stato istituito il Fondo nazionale per il trasporto urbano e regionale; è stato approvato dal Parlamento lo schema di un Piano generale dei trasporti che va nella direzione della riforma pur se con limiti, debolezze, contraddizioni; in diversi settori sono stati adottati provvedimenti che vanno nella direzione giusta.

Ma, a causa della incapacità di governare del pentapartito, e per la sorda resistenza di interessi conservatori e della stratificazione burocratica dello Stato molti provvedimenti sono stati insabbiati, o si attuano lentamente, diverse scelte si sono bloccate, e la riforma ha inciso assai poco sinora nella realtà verso il paese. Di più, si è sviluppata negli ultimi anni una spinta controformatrice orientata ad un rilancio indiscriminato delle costruzioni autostradali, che ha bloccato o svuotato molte misure volte al rinnovamento del sistema dei trasporti.

Siamo dunque in una stretta decisiva. O la situazione si blocca rapidamente, e verrà preso un appuntamento decisivo con la storia.

Il Pci ha convocato la II Conferenza nazionale dei trasporti, aprendola largamente alle forze esterne politiche, sociali ed economiche e alla presenza di forze politiche europee, proprio per avanzare nuove proposte organiche e lanciare un forte richiamo alla ripresa e all'unità del movimento riformatore. Si tratta di forzare una stretta, di imprimere una nuova accelerazione al cambiamento, di ottenere in tempi rapidi risultati visibili.

**Primo,  
programmare  
La proposta  
del Pci**

Su questa strada, la prima grande questione sono gli strumenti di programmazione, i loro contenuti, la loro effettiva coerenza.

Una esigenza essenziale alla quale occorre dare risposta è quella di un quadro di comando unico ed efficiente della programmazione. La proposta del Pci è l'unificazione in un unico ministero di tutte le competenze in materia di trasporti, oggi divise tra più ministeri. Il ministero unico dei trasporti deve poter esercitare pienamente le sue funzioni proprie di indirizzo, programmazione e controllo, coordinando tutti i modi di trasporto, terrestri, aerei e marittimi. Ma proprio per questo deve essere liberato dalle attività di gestione, che debbono essere riorganizzate all'interno di aziende autonome, responsabili del loro bilancio, costruite come imprese industriali (Ferrovie, Anas, Motorizzazione civile). Una tappa intermedia verso questo assetto può essere la costituzione immediata del Cipep (Comitato interministeriale per la programmazione economica) la cui struttura permanente deve essere costituita dalla attuale segreteria tecnica del Pgt, debitamente potenziato.

Il secondo passo da compiere è la trasformazione del Pgt - che del resto è un piano scorrevole e flessibile - in una programmazione che definisca tutti gli obiettivi qualitativi e quantitativi, e predetermini il riparto modale dei flussi di traffico. Ciò significa realizzare tutti i progetti previsti dal Pgt; ma altresì definire programmi annuali e pluriennali con obiettivi quantitativi e con l'indicazione dei mezzi per perseguirli, rendendoli vinco-



## BREDA unisce il comfort alla sicurezza

WASHINGTON

In Italia ETR 500

SEATTLE

CLEVELAND

Metropolitane, Tram e Dual Mode buses.  
Dall'Atlantico al Pacifico.  
Attraverso gli Stati Uniti.

**Innovazione, ingegneria e design.**



# Ferrovie, si deve fronteggiare una vera e propria sfida



lar ti per tutta la pubblica amministrazione.  
Rimane evidente la libera scelta degli operatori e degli utenti perché tutto ciò si colloca nell'ambito di una economia di mercato. Ma la rife normativa disponibilità delle infrastrutture non sono neutre indifferenti devono riferirsi ad un calcolo dei costi e devono promuovere e incentivare le scelte razionali di piano.

## Ambiente, territorio, risparmio energetico

Per i comunisti la programmazione del sistema dei trasporti deve rispondere ad alcuni canoni essenziali: sicurezza, difesa, promozione dell'ambiente, risparmio energetico, eguaglianza dei cittadini nei diritti alla mobilità.  
La riforma del sistema dei trasporti nella direzione che si è indicata fa fare oggettivamente un grande passo avanti in questa direzione perché le ferrovie il trasporto marittimo il trasporto pubblico moderno sono di per sé più sicuri meno inquinanti capaci di forte risparmio di energia rispondono meglio alla domanda generale di mobilità mentre di congestione del territorio. Ma all'interno di questo vasto cambiamento la Conferenza dei trasporti individua una serie di misure specifiche che all'interno di ciascun comparto e di ciascuna area traducono in realtà i canoni generali. La modernizzazione del paese è insieme un processo di civilizzazione e di salvaguardia ambientale.

## La sfida ferroviaria: Obiettivo il raddoppio delle capacità

E' evidente l'entità della sfida che fronteggiare il paese di fronte a una vera e propria sfida perché se la soluzione è globale corretta è un sistema integrato e intermodale che ottimizza l'uso di tutti i modi di trasporto (compreso quello su gomma) è chiaro che questo sistema non può affatto esistere senza il potenziamento delle ferrovie e quello di raddoppiamento della capacità di trasporto ferroviario e incremento delle velocità di circolazione prima della fine del secolo nel giro di

dieci anni ma raggiungendo una forte quota dell'obiettivo finale tra il 1992 e il 1995. E si sottolinea che raggiungere questo obiettivo vuol dire uno sforzo immenso che tuttavia modificherà il sistema dei trasporti in misura ancora insufficiente.  
In questa direzione le esigenze primarie possono essere così riassunte:  
- Completare le opere previste dal Piano Integrativo debitamente rifinanziato per avere una modernizzazione degli assi longitudinali e trasversali della rete secondaria delle stazioni.  
- Quadruplicare gli assi maggiori e inserire in essi un sistema ad alta velocità.  
- Respingere la teoria dei «rami secchi» e ogni discussione indiscriminata della rete secondaria e invece procedere ad una modernizzazione della rete secondaria (che comporta innovazioni costruttive e dismissioni) partendo non dagli attuali coefficienti di esercizio ma dai flussi potenziali di traffico origine-destinazione.  
- Definire e attuare un programma decennale di rinnovo del parco rotabile riorganizzando le officine di riparazione dell'Ente Fs e promuovendo la riorganizzazione dell'industria privata orientandola alle costruzioni.  
- Ripartire la riforma delle ferrovie sui giusti binari anche con eventuali modifiche legislative ma soprattutto attuando un radicale decentramento dei livelli operativi rendendo efficace una gestione programmatica per obiettivi e con un reale sistema di budget liquidando la lottizzazione.  
- Difendere l'occupazione anche in presenza di grandi innovazioni e con l'incremento del prodotto. Intervento dell'Ente Fs in nuovi esercizi un esodo incentivato degli idonei. La riqualificazione professionale evitando sia i licenziamenti che la cassa integrazione.

## Il trasporto su gomma di merci e passeggeri

La politica del trasporto su gomma di merci e di passeggeri deve essere orientata in modo nuovo con la programmazione e non deve essere realizzata mediante misure punitive od oppressive legate a logiche fiscali. La vettura burocratica del cittadino automobilista e dell'autotrasportatore non fanno nascerne un nuovo sistema dei trasporti che ha invece bisogno di infrastrutture e di regole nuove e limpide ma assicurano al cittadino a chiuse corporazioni di interessi e lo gravano dal peso del malgoverno.

La Motorizzazione civile deve essere sottratta al ministero dei Trasporti per diventare un'azienda moderna ed efficiente costruita sul modello imprenditoriale responsabile dei propri bilanci a questo azienda dovranno far capo alcuni servizi con contatti pubblici oggi gestiti dall'AcI realizzando anche la licenziazione del personale. L'AcI dovrà specializzarsi sempre più nella rappresentanza degli automobilisti nell'assistenza e nell'offerta di nuovi servizi.  
La patente che viene ora rappresentata con l'adeguamento positivo alla normativa europea deve divenire un semplice documento di abilitazione alla guida che possa essere ottenuto in duplice copia in tempo reale.  
Il libretto di circolazione con consegnato insieme all'auto al momento dell'acquisto. Molte imposizioni fiscali vanno rimosse e inglobate nel sistema del carburante semplificando così le procedure e adeguando il pagamento al consumo reale di infrastrutture eliminando così anche l'evasione. La normativa sulla sicurezza deve essere realistica efficace e rigorosamente rispettata.  
Occorre muovere attrazione verso le cooperative ed i consorzi artigiani la trasformazione dell'autotrasporto verso il trasporto integrato e combinato chiave di volta del futuro.

## Regionalizzare la rete di grande capacità

La costruzione di un nuovo sistema dei trasporti nei termini indicati comporta una razionalizzazione della rete di grande capacità il completamento della viabilità minore un forte intervento di manutenzione. Sono da respingere sia la tendenza ad un aumento indiscriminato delle strade e delle autostrade - che va nella direzione di continuare il vecchio sistema con soluzioni che alla fine rivelerebbero illusorie - sia la tendenza ad un blocco generalizzato delle costruzioni viane al di là di un giudizio di

## L'economia marittima, una scelta strategica

L'economia marittima è un comparto trascurato ed emarginato nelle politiche del governo che si sono succeduti segnato da sette crisi ha invece un'importanza attuale e virtuale di grande rilievo nel quadro di un moderno sistema dei trasporti.  
L'Italia - che si proietta in un mare solcato da grandi correnti di traffico deve recuperare quei flussi impraticabili che negli ultimi anni scorsi per l'insufficienza del nostro sistema si sono concentrati nei porti del Nord Europa il Tirreno e l'Adriatico con il cabotaggio devono diventare grandi canali interni adatti al trasporto combinato e capaci di alleggerire i flussi di traffico terrestre.  
Per andare in questa direzione occorre decidere ed attuare una politica del tutto nuova che intanto consideri l'economia marittima come un sistema complesso al quale concorrono una flotta rinnovata le strutture e le gestioni portuali i cantieri navali meccanici i raccordi viali e ferroviari le grandi infrastrutture di trasporto che collegano i porti ai mercati è un sistema che richiede anche particolari orientamenti di politica estera e commerciale.  
Tutto ciò ha bisogno di misure incisive dalla unificazione del ministero della Marina Mercantile nel ministero dei Trasporti alla definizione dei sistemi portuali e della loro dotazione di un nuovo della flotta alla riorganizzazione dei cantieri e di una trasformazione delle gestioni portuali che elimini ogni sovrastruttura burocratica rafforzando gli elementi di programmazione e assegnando la gestione del lavoro alle compagnie portuali sempre più orientate al modello di impresa respingendo l'attacco che vuol liquidare le compagnie privatizzare i porti e procedere ad una lottizzazione burocratica delle gestioni.

## La grande emergenza del trasporto urbano

Un grande cruciale problema del sistema dei trasporti sono le condizioni gravi e precarie nelle quali si trova il trasporto urbano e regionale.  
Le grandi aree metropolitane ed i centri maggiori sono portano una intollerabile condizione che è prodotta del

dilagare della motorizzazione privata e della emarginazione del trasporto pubblico. E questa si profila ormai come una grande emergenza nazionale con grandi risvolti che riguardano l'inquinamento il tempo libero la vivibilità stessa della città. Positivi sono i movimenti che da varie parti sono venuti avanti per la chiusura dei centri storici la pedonalizzazione di determinate aree la riduzione dell'accesso alle auto la maggiore efficacia delle sanzioni relative alla disciplina del traffico. Ma deve essere chiaro che nessuna di queste misure è risolutiva e può comunque superare e sdoganare un mutamento radicale del sistema dei trasporti che sia connesso con la riorganizzazione dei grandi itinerari, secondo i contenuti già indicati che il sistema dei trasporti nelle aree urbane deve essere caratterizzato da una forte prevalenza del trasporto pubblico capace di assorbire più del 75% della domanda di mobilità e almer nelle aree maggiori da una forte incidenza del trasporto su ferro nel trasporto pubblico.  
L'organizzazione del trasporto pubblico deve essere integrata e intermodale al suo interno e in essa deve essere grasi anche la circolazione privata su gomma. Non si tratta di «punire» l'automobile ma di usare questo modo di trasporto in modo strettamente funzionale a un vasto sistema di parcheggio deve essere orientato ai modi di interscambio e non a favorire l'affluenza delle auto al centro.  
Un tale sistema non può fermarsi a confini comunali. Deve invece interessare aree più vaste e per le aree metropolitane deve avere di menzione e funzioni razionali e deve essere interconnesso con l'organizzazione del territorio con la opportuna localizzazione dei centri merci con la struttura adeguata degli orari di lavoro e commerciali.  
I comunisti capovolgendo una tendenza nefasta che in territorio solo da spunti velleitari ha caratterizzato la politica dei governi presentando alla Conferenza non solo un programma nazionale e proposte legislative ma progetti e programmi per i principali centri italiani. Gli strumenti generali sui quali si deve puntare sono indicati dal Pci in una nuova legge del Fondo nazionale trasporti e nella riorganizzazione e sviluppo dei progetti «mari» per il 13 maggio in aree urbane sin qui rimasti per lo più lettera morta. Il Fondo nazionale trasporti deve diventare uno strumento di programmazione che edifica dato dei mezzi per l'organizzazione e ripianare i bilanci di esercizio e di fondi di investimento finalizzati a infrastrutture autobus (ma soprattutto filo bus metro ferroviarie concesse) sistema dei parcheggi. Nei «progetti mirati» l'intervento del Fondo attraverso regioni e comuni deve snervi con quello dell'Ente Fs dell'Anas e di ogni altro ministero o ente.

## Ecco come e dove lavora il gruppo Edilfomaciaci

BOLOGNA Edilfomaciaci è un gruppo di lavoro che opera nel campo delle opere edilizie ferroviarie. La Pif costruisce le linee ferrate. La Fontana opera nel settore dell'armamento ferroviario mentre la Aian produce la tenia. Insomma costituiscono nell'insieme un pacchetto di servizi completi. Quest'ultima constatazione introduce il discorso che sta maggiormente a cuore a Giorghio Nelli, che della coop Edilfomaciaci è il presidente. «Noi vogliamo essere interlocutori totali cerchiamo la soluzione di un problema per il quale poi diventiamo fornitori di servizi globali». E questo nel rapporto con le ferrovie come con gli altri clienti.  
Ma andiamo con ordine. «Sono molte le cose a cui siamo particolarmente interessati in questa nuova fase di infrastrutturazione dell'Italia. C'è il piano decennale che riguarda la viabilità su strada e il discorso delle ferrovie concesse o no che siano. Un insieme di cose da cinquemila miliardi di lire. E in questo campo delle Fs e delle strade si toccano nodi che hanno a che fare con Bologna con Roma con altre grandi città. Siamo alla vigilia di un nuovo salto di infrastrutture nelle aree urbane e metropolitane più in generale. E tutta una rete nervosa che dev essere rinnovata e modificata per migliorare la qualità del vivere urbano». Come affrontare questo groviglio di impegni assai consistenti? «All'interno del sistema Lega - afferma Nelli - attraverso il Consorzio nazionale costruzioni (Conaco di cui fanno parte le 13 imprese cooperative) ed il Consorzio delle coop di costruzione (Coo) in collegamento ed accordo con i privati come nel caso di Itavecchio una struttura mista creata per le realizzazioni finalizzate ad alta velocità. In pratica per le opere concentrate nel movimento coop noi costruiamo il rapporto con i privati come nel caso della progettata realizzazione della metropolitana di superficie a Bologna. Crediamo occorra essere all'interno di grosse concentrazioni per affrontare problemi di grande rilevanza e così impegnativi». Sembra di capire che tuttavia Edilfomaciaci stia disegnando un suo modo di essere sul

# I lavori ferroviari sono per l'Edilter una scelta di mercato

BOLOGNA «E' nostra ferma convinzione che la modernizzazione del sistema ferroviario è uno dei punti centrali di un programma di qualificazione dello sviluppo del nostro Paese. Detto questo dico anche subito che quello dei lavori ferroviari è per noi una precisa scelta di mercato». Marco Casalin, coordinatore del comitato di direzione della coop Edilter di Bologna «sposata» così politica e impresa di natura sociale e aziendale. Naturalmente all'Edilter non hanno quasi più niente da imparare in fatto di lavori per infrastrutture viarie. Era il 1965 allorché la cooperativa realizzò il primo lotto dell'autostrada Salerno Reggio Calabria e da allora è stato un crescendo di attività che ha portato l'azienda a operare un po' in tutti i campi sia in Italia che all'estero. Principalmente in opere stradali e ferroviarie poi sono arrivate le metropolitane gli aeroporti e infine i parcheggi. Con 170 miliardi di fatturato nel '87 - ma quest'anno saranno 200 - mille soci dipendenti di cui 250 impiegati e tecnici. L'Edilter è uno dei colossi delle cooperative di costruzione in Italia, impegnato a festeggiare gli 80 anni dalla nascita con il timore sviluppo della propria capacità e iniziativa imprenditoriale.  
Ma torniamo alle ferrovie Casalin stocchia un lungo elenco di opere già realizzate e soprattutto di lavori per i quali l'Edilter da sola ma più spesso insieme ad altri (coop priva

e Partecipazioni statali), scandita «Siamo una delle cooperative che insieme alle Partecipazioni statali hanno dato vita all'Italveco un raggruppamento che si propone all'Ente ferroviario come interlocutore per la realizzazione della prima linea ad alta velocità italiana la Milano Roma. E' un affare enorme che richiede grande capacità progettuale e alta tecnologia noi riteniamo di potere concorrere positivamente a un'opera fondamentale per i collegamenti interni al nostro Paese». L'Edilter poi, ha già chiesto la «pre qualificazione» all'appalto della nuova linea Roma Napoli.  
Ancora insieme a Cmc Cmb e Coopsette (le quattro maggiori cooperative del settore costruzioni) e a imprenditori privati ha presentato il progetto «Adriatico express» ovvero una proposta di riorganizzazione complessiva del sistema ferroviario che gravita sulla costa adriatica. L'obiettivo è quello di dare vita a quello che è stato definito il «Corridoio adriatico», facendone un moderno snello e veloce sistema di collegamento. «Stiamo - aggiunge Marco Casalin - attivamente lavorando per la Bologna Verona di cui è previsto il raddoppio che è tra i nostri obiettivi principali. Ci sono a nostro parere tutte le condizioni anche finanziarie per procedere. Non capiamo perciò i ritardi e le pastoie burocratiche che impediscono il pieno decollo dei lavori». Altro capitolo riguarda le ferro-

vie in concessione a carattere sub regionale e provinciale al cui programma di ammodernamento l'Edilter intende contribuire. Intanto, comunque, gli operai e i tecnici della cooperativa sono al lavoro nei cantieri della Caserta-Foggia e in Carmi.  
Restiamo nei pressi delle ferrovie per parlare di metropolitane. Con un ritardo spaventoso rispetto agli altri paesi sviluppati anche in Italia si comincia ad affrontare un aspetto della mobilità urbana che è fondamentale per risolvere positivamente i problemi del traffico nelle medie città. «Bologna ne è un esempio» dice Casalin ricordando come l'Edilter sia più che mai impegnata su questo versante.  
«In alleanza con i più forti e tecnologicamente avanzati gruppi industriali bolognesi abbiamo avanzato una proposta che ha tutti i numeri per essere realizzata. E crediamo che il mondo imprenditoriale bolognese offra fondamentali garanzie di qualità serena e rapida di esecuzione». La cooperativa bolognese è però interessata anche alle metropolitane di Firenze e di Palermo.  
«Anche questa - afferma Casalin - è una scelta di mercato che trae origine da una esigenza sociale e civile molto precisa. Ma in un mondo pieno di automobili non si può fare a meno dei parcheggi. Più o meno tutte le città sono impegnate a realizzare infrastrutture che consentano di eliminare dai centri

storici il traffico automobilistico. Bologna ha deciso di realizzare cinque parcheggi sotterranei a ridosso del centro e l'Edilter ne costruirà due. «Ma offerte le abbiamo presentate anche a Firenze, Roma e Napoli» precisa Casalin.  
Ma all'Edilter non si può non parlare di autostrade. «Diciamo che in Italia ce ne sono già di sufficiente. Però ci sono strozzature, ci sono completamente da realizzare senza i quali il sistema rimane monco e poco funzionale. Ad esempio la Civitavecchia Livorno e la variante di Valco fra Bologna e Firenze. Poi c'è tutto il problema delle tangenziali alle città, a cominciare dall'allargamento di quella di Bologna. Sono tutte opere alle quali siamo molto interessati. Così come ci poniamo il problema degli aeroporti dalla ristrutturazione delle stazioni alla realizzazione delle piste chi lo può fare meglio di noi che abbiamo un'esperienza così vasta in fatto di pavimentazioni stradali?»  
Insomma un Edilter pigliatutto? «No», risponde Marco Casalin, «però siamo un'impresa generale di costruzioni che ha maturato una capacità tecnologica e imprenditoriale di primo piano. E poi non abbiamo la pretesa di fare sempre e soltanto da soli. Anzi, noi siamo stati tra i primi a credere e ad attuare una politica di gruppo, sia nel movimento cooperativo che con i privati e le imprese pubbliche».

# La riorganizzazione dei trasporti richiede grandi opere

**Si trasforma il trasporto aereo con caratteristiche di massa**

L'esperienza di questi anni ha confermato la tesi che i comunisti avanzarono - dapprima da soli - anni fa, quando indicarono nel trasporto aereo, in virtù dei suoi progressi tecnologici, un trasporto con caratteristiche di massa, sia per i passeggeri che per le merci. Oggi questa tendenza è sotto gli occhi di tutti, ed impone una profonda riorganizzazione del comparto. I punti critici sui quali occorre intervenire sono lo squilibrio tuttora enorme tra i tempi in volo e i tempi dei collegamenti a terra; l'adeguamento delle infrastrutture ai volumi di traffico che si prospettano, definendo finalmente un moderno piano degli aeroporti; l'organizzazione degli spazi aerei avviati alla saturazione; l'incremento della sicurezza; la direzione della programmazione del comparto; il recupero di cariche serie della compagnia di bandiera, Alitalia; il miglioramento delle gestioni aeroportuali.

Inoltre, in questo quadro, devono essere affermati i principi fondamentali della pluralità dei soggetti nel trasporto aereo, che impedisce la costituzione di concentrazioni eccessive e garantisce contro le pratiche monopolistiche; e della unità di comando all'interno di ciascuna area, per evitare la paralisi di sistemi complessi. Risolvere questi problemi e realizzare questi indirizzi diversi è tanto più necessario e urgente perché si avvicinano le scadenze decisive della Cee per la liberalizzazione su scala continentale.

concetto, a volte, come una salvaguardia - è il terreno di cultura della mafia e della camorra, delle grandi corporazioni di interessi, della collusione tra politica e affari.

Occorre, invece, arrivare a un sistema di regole rigorose, che incidano nel profondo ma siano semplici, snelle, trasparenti e accessibili a tutti i cittadini. La difesa del territorio e dell'ambiente non è il ritardo di ogni intervento, ma la soluzione e la qualificazione degli interventi.

**I tempi delle opere pubbliche, la questione morale**

L'accelerazione delle opere pubbliche è un tema al centro di molte discussioni per il ritardo esasperante con il quale esse si realizzano in Italia.

I comunisti respingono l'idea che questo problema possa essere risolto con facili ricette unilaterali, come quelle delle quali si parla, dalla generalizzazione dell'istituto della concessione negli appalti alla diffusione dei commissari nominati dalla presidenza del Consiglio. La concessione sottoposta a regole di trasparenza e al controllo della pubblica amministrazione è una delle forme di appalto da utilizzare, quando lo richiedono la complessità dell'opera e il carattere integrato delle prestazioni richieste. In alcuni casi è anche possibile dover ricorrere a forme di surrogato da parte di organizzazioni centrali dello Stato, per far fronte a inadempimenti. Ma l'esperienza dimostra che né l'una né l'altra esperienza sono risolutive né sotto il profilo dei tempi, né sotto quello dei costi, né sotto quello della qualità del prodotto: anzi vi sono esempi gravi e negativi.

La questione va affrontata alla radice, ed è una parte importante della riforma dello Stato.

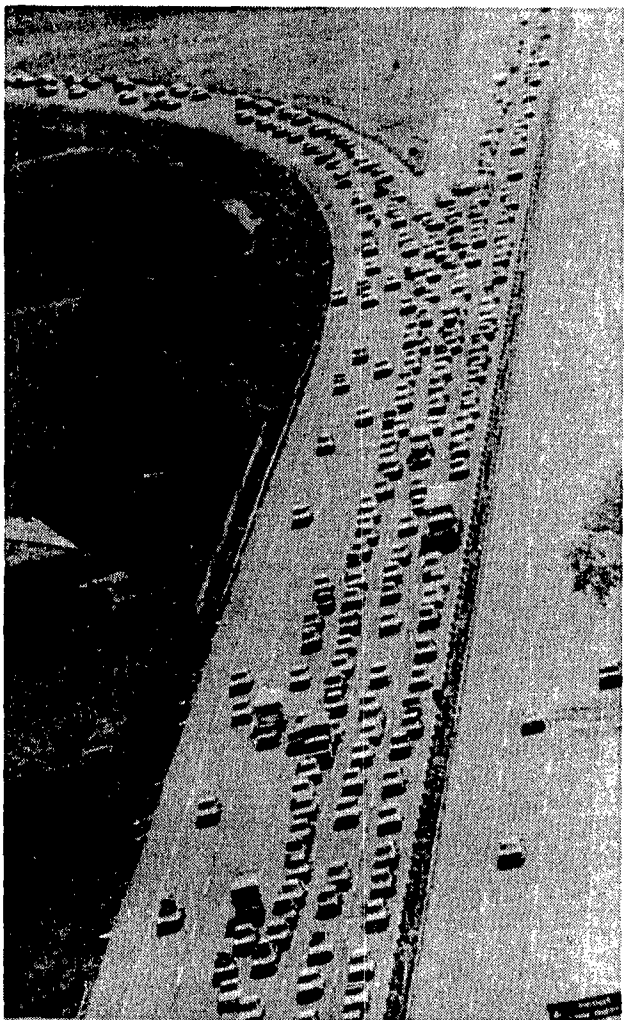
Nel programma che i comunisti presentano alla Conferenza si analizzano cinque aree di intervento e si avanzano proposte, anche legislative, per ciascuna di esse.

Il primo ordine di condizioni riguarda la creazione di precondizioni essenziali: la legge sul regime dei suoli e degli espropri, la riorganizzazione e la definizione di strumenti di piano oggi insieme sovrabbondanti e carenti in un intreccio inestricabile: il riordino e la semplificazione di un quadro legislativo che è oggi una giungla di norme.

Il secondo ordine di interventi riguarda la riforma delle procedure amministrative, oggi barocche, pesanti, confuse.

Non si accelerano le opere pubbliche se non si costituiscono strutture snelle ed efficaci, che consentano di programmare meno, ma davvero, e non di far finta di programmare tutto. E procedure a partire da quella di impatto ambientale - che salvaguardino le prerogative irrinunciabili della collettività, ma insieme diano al cittadino garanzie assolute di certezza, trasparenza, rapidità.

Il terzo nodo da sciogliere riguarda l'affidamento dei lavori, gli appalti. È giusto definire meglio la concessione, i nodi del reale controllo a monte e a valle su di essa da parte della pubblica amministrazione, e si può pensare a modifiche del regime degli appalti che riducano distorsioni, accordi preabbricati, ribassi anomali, perversi meccanismi di revisione prezzi. Ma i comunisti, mentre affrontano con uno studio organico questa materia, sottolineano una condizione generale che si intreccia con un dato di fondo della questione morale. Appare, infatti, ormai necessario e urgente sottrarre ai livelli politici ogni attività gestionale e puntare su di una piena responsabilizzazione, decisionale, civile e penale, dei tecnici e dei funzionari della pubblica amministrazione: le autorità politiche debbono fare indirizzo, programmazione, controllo, e non gestire direttamente. È questa una riforma che ha carattere più generale: la separazione della programmazione, dell'indirizzo e del controllo della gestione; la riconduzione della sfera politica ai suoi



**La politica delle grandi opere fa parte della strategia**

La riorganizzazione del trasporto lungo le linee indicate richiede grandi opere sul territorio per la costruzione di nuove linee ferroviarie, di alcuni tronchi viari, di centri intermodali di ogni tipo, di metrò leggeri e pesanti nelle città, di strutture portuali, di sistemi aeroportuali: oltre alla modernizzazione delle linee ferroviarie e di altri impianti esistenti e per una manutenzione viaria assai più intensa che nel passato.

In questo senso la politica delle grandi opere fa parte della strategia proposta, ed è un'occasione importante per l'occupazione e per i nuovi fattori di sviluppo. Ma ciò pone problemi acutissimi - che devono essere considerati di primo piano - in ordine alla salvaguardia ambientale, alla rapidità di esecuzione, alle procedure e al contenimento dei costi. E questi problemi non possono essere risolti senza una svolta profonda nei metodi attuali che rallentano la spesa pubblica in modo esasperato, la rendono torbida e pregiudiziano senza alcun riguardo il territorio.

Una prima condizione nuova che occorre introdurre - come è stato detto - è la procedura di impatto ambientale. Non si tratta solo di applicare l'articolo 6 della legge istitutiva del ministero dell'Ambiente, che pure occorre invocare in ogni caso, ma di realizzare e di applicare una nuova efficace legge sull'impatto ambientale: una legge che - come si è detto - consenta di definire le alternative, possa condizionare o bloccare l'opera, fugga da «spottelino unico» in determinate occasioni.

Occorre, invece, abbandonare l'idea che una ragnatela procedurale, una molteplicità di freni burocratici disordinati possono essere la linea di difesa del territorio e dell'ambiente. Una tale soluzione è vessatoria nei confronti dei cittadini; accrescendo il numero dei passaggi, offre più occasioni alla corruzione e finisce per consentire solo agli interessi più potenti e non agli interventi più idonei di una strada nell'itrico burocratico. Un tale sistema -

compiti: la qualificazione di un apparato tecnico che dia le garanzie di continuità, serietà, responsabilità; il decentramento dei processi esecutivi.

Tutto ciò riconduce ad un terzo passaggio decisivo: la riforma della pubblica amministrazione. Questo processo non è breve, ma non può essere comunque evitato o saltato perché la pubblica amministrazione è in ogni caso un anello del sistema. Si tratta, invece, di avviare subito e di realizzarlo via via anche con misure parziali che vadano in una direzione omogenea.

Infine si incontra l'ultimo ordine dei problemi: quello che viene chiamato il governo dell'economia. Oggi questo governo non c'è per lo smunzamento delle competenze, l'errato impianto dei dicasteri, l'assenza di una continuità di direzione politica, la commistione tra politica, affari e amministrazione, l'inconsistenza politica e morale del pentapartito.

Non vi sono decisioni coordinate, tempestive, stabili che offrano un quadro di riferimento poliennale. Tutto nasce da spinte, contropunte, arrangiamenti, complicate trattative, spesso sottobanco.

È il grande tema della riforma dello Stato, che non può più essere rinviato e non può neppure essere ridotto a una serie di misure che rafforzino il potere arrogante di gruppi di interessi insediati nel governo: una riforma dello Stato che si intreccia inestricabilmente con la riforma dell'economia e con la riforma della politica.

**Con l'innovazione mutano ruoli e struttura**

**Il lavoro nei trasporti La radicale trasformazione**

Giungiamo così a un terzo vitale gruppo di questioni, che viene posto al centro della Conferenza, e che riguarda il lavoro nei trasporti.

A questo riguardo occorre precisare subito che è questo vasto e complesso campo di attività, una risoluzione tecnologica e gestionale che comporta la radicale trasformazione dell'organizzazione del

lavoro, dei ruoli e delle figure professionali, del modo di lavorare, dei tempi di lavoro.

E proprio in questa fase che una potente innovazione tecnologica, basata sull'informatica, sulle telecomunicazioni, sull'automazione penetra su un largo fronte nei trasporti, cambiando tutti i dati di scenario. È una sfida grande che devono affrontare i lavoratori e i loro sindacati. Se di fronte all'innovazione si ha conservatismo e pigrizia intellettuale, si è travolti inesorabilmente, si diventa oggetti e non soggetti dei processi storici.

L'innovazione - che non è mai neutra od oggettiva nei suoi contenuti - deve essere, invece, governata e guidata dal movimento dei lavoratori, dalle sue lotte: è una scelta obbligata che richiede coraggio, fantasia, intelligenza.

**Con l'innovazione mutano ruoli e struttura**

L'innovazione, prima di tutto, cambia i ruoli, le figure e i contenuti professionali.

Vi è, intanto, la tendenza alla eliminazione dei lavori manuali, faticosi e nocivi, e dunque dei livelli inferiori nella scala classificatoria, e di determinate attività speciali.

Vi è, poi, una trasformazione dei ruoli. Diminuiranno il compito e la responsabilità dei piloti degli aerei (entro certi limiti) per le funzioni nuove dell'assistenza terrestre al volo e per i meccanismi di guida automatica: mentre vengono rivalutate le funzioni commerciali del personale di volo. Con i treni automatizzati e veloci, dotati di complessi servizi a bordo, una serie di funzioni del personale viaggiante cadono e sorgono nuove figure a contenuto commerciale. Diminuiscono i ruoli puramente amministrativi, crescono ai vari livelli le funzioni gestionali.

La seconda conseguenza dell'innovazione è una violenta caduta dell'occupazione per unità di prodotto lavorato. Essa può essere fronteggiata solo parzialmente con un aumento, possibile delle

## confederazione italiana armatori

L'armamento privato italiano è rappresentato dalla CONFITARMA.

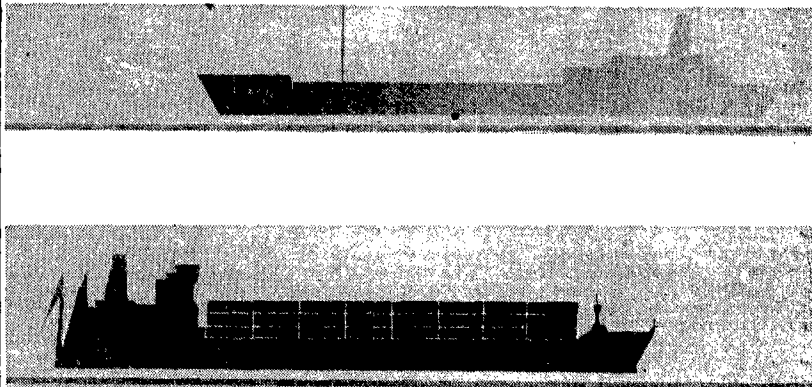
La flotta mercantile italiana ha una consistenza di circa 8 milioni di tsl. L'armamento privato italiano ha una consistenza di circa 5 milioni di tsl.

Le imprese armatoriali private sono oltre 350, con circa 1.300 navi sulle quali sono impiegati circa 20.000 marittimi.

L'armamento privato italiano è presente nei traffici internazionali di importazione, di esportazione e tra terzi paesi, con navi impegnate nei trasporti di massa - secchi e liquidi - e nei traffici di linea (66 linee tra porti italiani e porti esteri, 5 linee tra paesi terzi).

L'armamento privato italiano opera nei traffici di cabotaggio per il trasporto di merci e passeggeri.

L'attività crocieristica è oggi totalmente svolta dall'armamento privato italiano.



In un Paese come l'Italia caratterizzato da una forte economia di trasformazione l'importanza strategica del trasporto marittimo è evidenziata dal fatto che l'86% delle importazioni e il 57% delle esportazioni italiane avvengono via mare

**confitarma**

**il gruppo italstat**  
opera nel settore dell'ingegneria civile e della costruzione e gestione di grandi infrastrutture attraverso il controllo di sette comparti operativi nei quali si raggruppano le società controllate e collegate:

- servizi di ingegneria
- costruzioni generali e grandi lavori
- concessionarie di costruzione e gestione di infrastrutture
- manutenzione di opere pubbliche ed infrastrutture
- concessionarie di edilizia pubblica e di servizio
- costruzioni di edilizia residenziale e sociale
- infrastrutture urbane di pubblico interesse.

Le aziende del gruppo italstat costituiscono uno strumento cui le amministrazioni centrali o locali possono ricorrere per avviare concretamente a soluzione i problemi posti dalla realizzazione di importanti programmi di opere pubbliche, nei vari aspetti propositivi, organizzativi, esecutivi o di supporto.

Progettazione, coordinamento esecutivo, esecuzione, esercizio di qualsiasi opera di ingegneria civile, tutte le fasi cioè del processo realizzativo e della vita di una costruzione, costituiscono la principale specializzazione del gruppo italstat.

**PRINCIPALI AZIENDE DEL GRUPPO**

- Autostrade
- Autostrada
- Pedemontana-Lombarda
- Autostrada
- Torino-Savona
- Bonifica
- Castalia
- Cidonio
- Condotte d'Acqua
- Con.Piem.
- Edil.Pro.
- Edilveneziana
- Garboli
- Idrovie
- Im.Co
- Infrasud Progetti
- Intermetro
- Isa
- Italcontractors
- Italeco
- Italedil
- Italgenco
- Italiana Monte Bianco
- Italpark
- Italposte
- Italstat International
- Italstrade
- Italtekna
- Italter
- Mantelli
- Mantelli Estero
- Mededil
- Metrorama
- Pavimental
- Pim
- Ruv
- Rep
- Sappro
- Sat
- Siaca
- Sicil
- Sistemi Urbani
- Società Autostrade Meridionali
- Sotegni
- Spamo
- Spea
- Stretto di Messina
- Svevi
- Tangenziale di Napoli

gruppo **iri-italstat**

# I temi del programma dei comunisti

quantità globali di prodotto lavoro con la creazione di nuove attività con l'intreccio tra trasporti e terziario. Infine vi è un problema di redistribuzione dell'occupazione nei vari comparti in rapporto al mutamento delle funzioni e di accrescimento dei contenuti culturali e professionali che esigono una formazione intensa e un continuo aggiornamento nell'intera vita lavorativa.

## I lavoratori devono governare il cambiamento

Su quali basi il movimento dei lavoratori può affrontare questi radicali mutamenti di scenario per governarli e volgerli al progresso?

La trasformazione dei ruoli e delle figure professionali ha in sé contenuti immediatamente e direttamente positivi come e facilmente comprensibile perché l'eliminazione o la riduzione della fatica fisica e della noività e la qualificazione sono in se stesse positive. Si tratta di sviluppare una attività contrattuale assai importante e qualificata per far sì che in questa trasformazione siano garantiti i diritti dei lavoratori livelli e retribuzioni corrispondenti alle funzioni i mutamenti avvengano senza rotture traumatiche. Bisogna cioè volere il cambiamento e governarlo anziché subirlo.

Assai più grave e difficile è la questione dell'occupazione. Essa ha tre risposte strategiche. La prima è nell'aumento del prodotto lavorato che compensa la caduta dell'occupazione per unità di prodotto. La seconda è nella creazione di attività nuove e nell'intreccio di trasporti e terziario. La terza è nella riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario una via per la quale si socializzano gli aumenti di produttività e si difende l'occupazione alla scala dei sistemi (assai più che nella singola azienda).

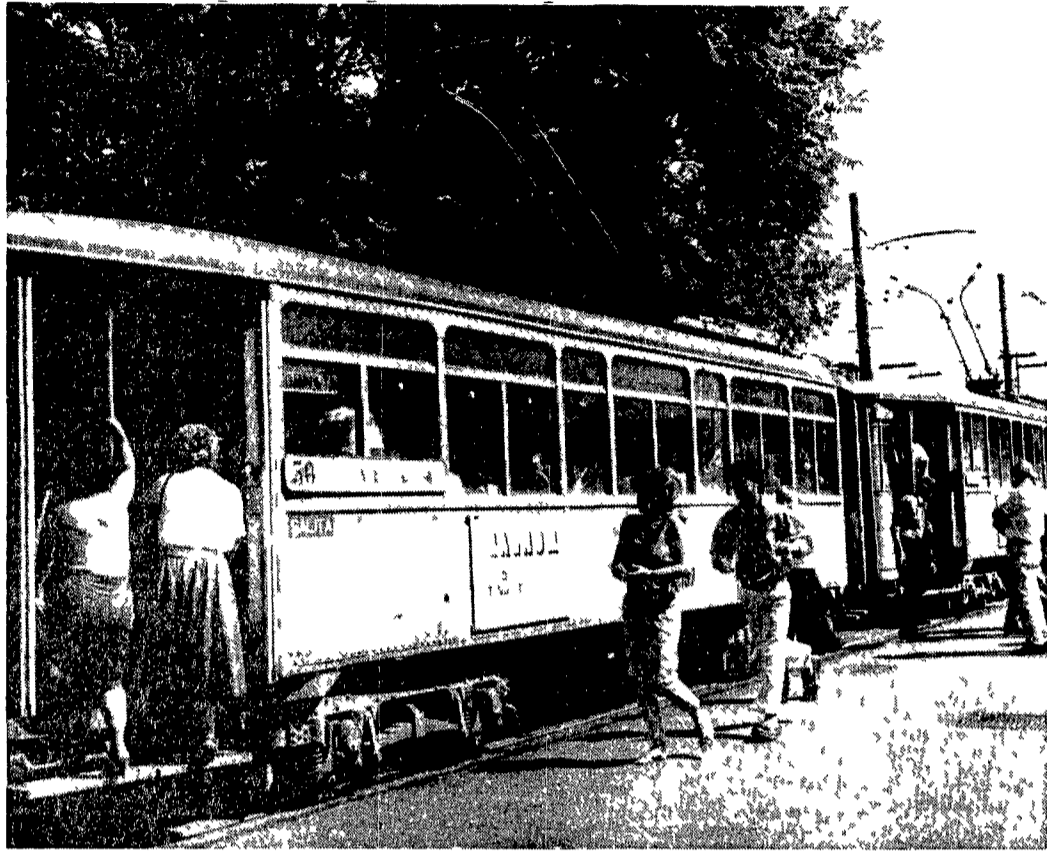
La riduzione dell'orario di

lavoro che la nostra Conferenza del lavoro dipendente ha richiesto giustamente con tanta forza e un mezzo per governare il progresso e gli incrementi di produttività non uno strumento per fronteggiare le crisi e questa prospettiva non può essere confusa con manifestazioni solidaristiche che hanno altra e minore valenza.

Le tre risposte non sono nuove nella storia moderna. Sono quelle con le quali il grande progresso tecnologico e produttivo degli ultimi due secoli è stato trasformato in progresso sociale attraverso lotte anche molto aspre. La novità e nella estrema accelerazione che si verifica oggi nei tempi dell'innovazione e che richiede una capacità assai maggiore di governo e di programmazione una forte iniziativa dei lavoratori.

Infine sorge un nuovo riferimento obbligato per le retribuzioni la produttività. In un moderno sistema dei trasporti la dinamica salariale e necessariamente vivace e le retribuzioni devono essere adeguata ai nuovi livelli professionali. Ma ciò può avvenire se il salario si aggancia alla produttività anche attraverso una contrattazione fortemente decentrata. Il riferimento al tasso di inflazione perde di significato quando l'inflazione stessa non è a livelli patologici e la base del salario e la produttività.

A questo riguardo è diffuso tra i lavoratori un pesante equivoco che va eliminato. Troppo spesso si vede nell'incremento della produttività solo un equivalente o un effetto dell'aumento dello sfruttamento. Ma questa è la versione che del problema tende a dare il capitale. Già in termini storici e facile constatare che nell'ultimo secolo grandi aumenti di produttività si sono tradotti in una netta riduzione dello sfruttamento (certamente non in modo automatico oggettivo ma attraverso grandi lotte). Gli aumenti di produttività (compensati nella nostra politica modifiche nell'organizzazione del lavoro nel modo di lavorare non una intensificazione della fatica o un allungamento del tempo di lavoro



## Il lavoro nel rapporto diretto con gli utenti

Il lavoro nei trasporti ha un rapporto diretto con gli utenti e coi loro interessi e gli utenti sono nella grande maggioranza lavoratori e pensionati mentre tutti gli utenti sono poi cittadini che hanno diritto ai servizi. Di più si deve dire che l'interesse generale dei lavoratori coincide con il miglioramento e con l'efficienza dei servizi.

Ma il punto nel quale il rapporto tra lavoratori e utenti tende purtroppo a divenire oggettivamente conflittuale riguarda lo sciopero nei trasporti. È una questione alla quale i lavoratori del settore devono guardare con grande attenzione e responsabilità non soltanto per motivi generali sopra indicati ma anche perché alla lunga non si può vincere contro gli utenti isolandosi. E per questa via si determinano anche reazioni sociali e politiche negative che possono condurre, nella storia, a leggi antisociali e a svolte autoritarie di destra.

Naturalmente i comunisti difendono il diritto di sciopero. Non esiste un sistema de-

democratico che possa vietare lo sciopero e il divieto dello sciopero produce un inevitabile avvitamento della società verso posizioni autoritarie e antidemocratiche.

Non si tratta - ecco un'arma da sottolineare - di accertare una rinuncia alla capacità di lotta e contrattazione dei lavoratori dei trasporti ma di trovare vie e forme con le quali la lotta e la contrattazione siano efficaci, riducano al minimo possibile il danno degli utenti non isolino i lavoratori dei trasporti.

La sola via percorribile in questa direzione è l'autoregolamentazione degli scioperi nei trasporti (ma più in generale nei servizi). L'autoregolamentazione è intesa come una sorta di patto sociale liberamente sottoscritto tra

lavoratori dei trasporti e utenti. I primi si impegnano a ridurre i disagi, i secondi a comprendere le ragioni di chi sciopera.

Per ottenere questi risultati sono necessari nuovi codici di autoregolamentazione che comprendano anche vere e precise norme per le controparti siano approvati dai lavoratori con un referendum e con una maggioranza di almeno due terzi e vengano poi inseriti nei contratti.

Questo è un vasto processo democratico che esige una vasta battaglia politica una battaglia politica che va condotta insieme contro chi vuole cavalcare la protesta contro gli scioperi per una svolta autoritaria e per un attacco ai lavoratori e contro le

posizioni di chiusura corporativa presenti tra i lavoratori.

## La crisi di rappresentatività e rilancio del sindacato

Tutto ciò che è stato detto sin qui non può cancellare il fatto che una parte notevole dei disagi degli utenti verificatisi negli ultimi tempi nei trasporti si ricollega ad un tema più generale la crisi di rappresentatività dei sindacati confederali. E questa con-

dizione che ha condotto ad una moltiplicazione dei soggetti che dichiarano lo sciopero e ad una pericolosa instabilità e questa condizione che presenta rischi più generali e complessi e deve dunque essere rimossa. Ma non può essere rimossa davvero con la legge creando il sindacato di Stato o con misure amministrative e una crisi politica che va risolta con mezzi politici.

La crisi di rappresentatività dei sindacati confederali ha cause complesse. Vi è prima di tutto una carenza di democrazia in parte collegata ad una deformazione intervenuta nel processo di unità sindacale. Non vi è un rapporto sufficiente coi lavoratori troppe decisioni passano sulla loro testa in molte aree gli stessi organismi rappresentativi di base (delegati consigli) sono da molto tempo in una grave crisi.

La tendenza alla burocratizzazione al distacco dai lavoratori alla carenza di funzionamento della democrazia ha molti motivi. Ma uno di essi è certamente la trasformazione dell'unità sindacale che nacque da un grande movimento di lotta e dalla base in una logorante diplomazia e mediazione di vertice che necessariamente obbedisce a logiche diverse da quelle che vivono nei luoghi di lavoro e nella società.

In secondo luogo nel campo specifico dei trasporti l'unificazione di tutte le categorie in una unica Federazione se da un lato è stato un fatto altamente positivo corrispondente alla logica del sistema integrato nei trasporti dall'altro lato ha condotto a un pericoloso distacco dalla specifica realtà delle singole categorie a un eccessivo "orizzontalismo" delle strutture sindacali che le ha separate dai lavoratori e rende loro difficile agire sul reale.

In terzo luogo il vincolo dei "tetti" retributivi dovuti all'inflazione - e rimasto in vigore anche quando l'inflazione è tornata a livelli più normali - ha esercitato una pericolosa autocompressione salariale che non consente di realizzare il rapporto con la produttività e non dà spazio alla qualificazione professionale.

Per queste ragioni i comunisti non si sono attestati in questi mesi sulla semplicità condanna dei movimenti di contestazione anche quando essi avevano caratteri corporativi e negativi ma hanno cercato di comprendere le ragioni profonde del successo che essi avevano in certe categorie. Per i comunisti c'è un solo grande sindacato la Cgil ed essi sono impegnati a sostenerlo a difenderlo a rafforzarlo. Però ciò non lo si fa chiudendosi in se stessi ma cercando di comprendere le ragioni del dissenso per superarle.

Appare dunque oggi necessario un grande e forte rilancio della democrazia sindacale secondo le giuste indicazioni che Enrico Berlinguer ha dato con tanta tenacia e passione negli ultimi anni della sua vita. Le strutture del sindacato a ogni livello devono poggiare sul consenso e sulla partecipazione esprimere gli orientamenti dei lavoratori delegati e consigli devono essere rinnovati periodicamente con giusta frequenza ed essere espressione di tutti i lavoratori.

Le decisioni devono essere prese con la massima partecipazione possibile dei lavoratori ai quali spetta giudicare direttamente le piattaforme contrattuali e la conclusione delle vertenze anche con tempestivi referendum. In questo senso i comunisti guardano con grande interesse e impegno alla riforma della Cgil che è stata annunciata e che può pienamente realizzarsi solo con l'impegno di tutti i lavoratori.

Nei trasporti mantenendo in vita e rafforzando l'organizzazione unitaria di tutto il comparto sono necessarie scelte organizzative e politiche che riconquistino il rapporto con lo specifico delle categorie. Più in generale occorre sviluppare una linea rivendicativa che ha il suo centro focale nel rapporto con la produttività temperata da meccanismi che proteggano i valori di una lunga vita di lavoro.

È possibile e necessaria una grande riscossa del sindacato legata al suo rinnovamento. Senza di esso non vi è progresso né per i lavoratori né per il paese.

## LIVORNO UNA PORTA SUL MONDO

**CILP**  
COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI LIVORNO

Gli ultimi 5 anni per i porti nazionali hanno costituito un periodo di stagnazione complessiva dei traffici marittimi.

In questo panorama Livorno si è ben difeso ed ha registrato un continuo incremento di movimentazione in tutti i comparti merceologici.

Fiore all'occhiello resta il contenitore. Dal porto di Livorno sono transitati nel 1987 ben 552.000 teus che hanno consolidato il primato dello scalo su tutto il bacino del Mediterraneo con un aumento di oltre il 50% negli ultimi 5 anni presi in esame.

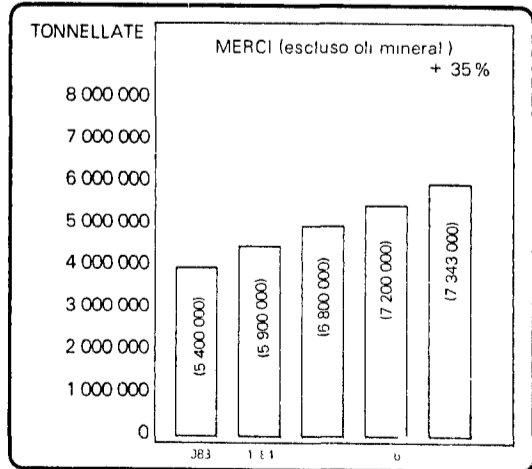
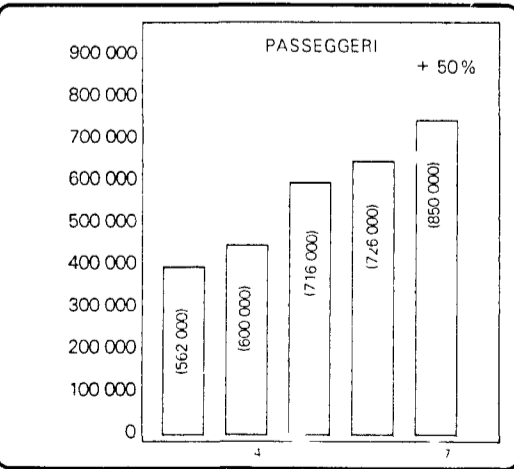
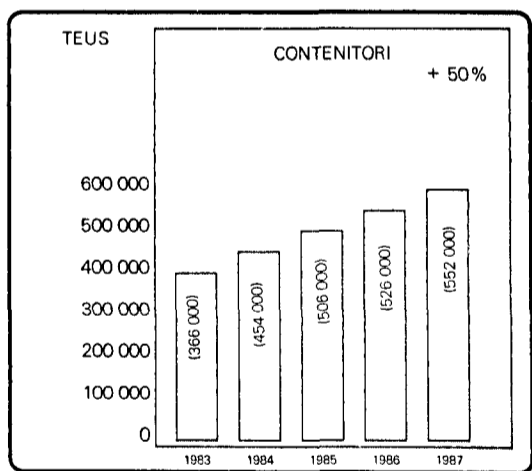
Nello stesso periodo il numero dei viaggiatori in transito ha conosciuto un deciso trend di incremento (+50%) con 850.000 passeggeri sbarcati o imbarcati rispetto ai 562.000 del 1983.

Al di là di questi aspetti parziali - e comunque significativi - c'è da registrare un complessivo sviluppo dell'attività del porto di Livorno che ha

raggiunto 7 milioni e 200mila tonnellate di merci varie movimentate (dal dato sono esclusi gli oli minerali) con un salto del 35% rispetto al 1983.

Il porto sta quindi manifestando tutta la sua vitalità. Questo grazie anche alla presenza di una forte Compagnia Lavoratori Portuali che con dinamismo imprenditoriale e continuo aggiornamento professionale ha dimostrato come l'autogestione quando è capace di sposarsi con la managerialità e le nuove tecnologie e possa garantire risultati di tutto rispetto.

Proprio la CILP infatti è stata la promotrice di quella strategia della polivalenza e flessibilità operativa che ha permesso al porto di adattarsi alle nuove esigenze del traffico marittimo nonostante la latitanza e non addirittura il sabotaggio di tanti ministeri che hanno fatto a gara per penalizzare Livorno negando o ritardando ad oltranza finanziamenti ed opere pubbliche fondamentali e riconosciute oggettivamente produttive.





Alboreto e Berger alla vigilia del Mondiale di F1  
Due personaggi, due caratteri difficili da conciliare  
e una lotta per la supremazia che creerà molti problemi

# I duellanti

## La strana coppia targata Ferrari



**3 APRILE, BRASILE**  
RIO DE JANEIRO. Alto, slanciato, l'aria sorniona, Gerhard Berger non rinuncia mai al suo jogging. Quattro chilometri, ogni giorno, sulla bianca distesa sabbiosa di Sao Conrado. Ed è con passo elastico che, dopo la sgroppata, l'austriaco attraversa i sontuosi e sovraccarichi saloni dell'hotel Intercontinental, quartier generale della corsa, variopinto gironne infernale in cui si inrociano, tra sorrisi abbozzati, brevi saluti, frettolose strette di mano, piloti, manager, tecnici, inviati, addetti degli uffici stampa, per dei numerosissimi sponsor.

Il suo pensiero non è mutato in questi giorni di vigilia. Dopo aver visto cosa hanno combinato le McLaren a Imola, fa professione di scetticismo. «Il titolo dell'87? Beh, è presto detto. È una faccenda privata tra Senna e Prost. C'è forse qualche dubbio?». Sudato, raggiunge la piscina, dove si attendono altri piloti, e si lascia cadere su una sdraio. «L'uno e l'altro - continua, sorseggiando un succo di abacaxi (ananas) - vinceranno diverse corse». Si ferma un attimo, come se volesse riflettere, e aggiunge: «È davvero incredibile quello che ha fatto la nuova McLaren alla sua prima uscita. Al momento non vedo chi altri possa diventare campione del mondo».

Ma lo scetticismo dell'austriaco non assume i toni cupi del disfattismo. «I nostri tecnici - dice - hanno risolto quasi di tutto i problemi di perdita di potenza causati dalla valvola Pop-Off. Perciò potremmo dare il massimo. Ma, ripeto, sarà impossibile minacciare l'egemonia di Senna e Prost».

Ben altro il suono della campana di Michele Alboreto. L'italiano non vuol sentirsi affatto parlare di egemonia. «La McLaren ha furoreggiato a Imola? - esordisce al suo arrivo in albergo - Mah, siamo solo agli inizi. Sono convinto che, prima o poi, la scuderia inglese avrà le sue gatte da pelare». È

Domenica prossima, alle 13 ora locale (le 18 italiane), col Cp di Rio, parte il campionato mondiale di F1. Ma già da questa mattina, alle 10, nell'autodromo di Jacarepaguà intitolato da pochi giorni a Nelson Piquet, i piloti sono in pista per le prove, che proseguiranno anche domani. Per la Ferrari è una vigilia am-

letica. Sulle speranze alimentate dai tempi dell'austriaco Berger nel Gran premio simulato corso ad Imola è arrivata come una doccia d'acqua gelata la performance delle McLaren. E si aggiungono le perplessità per il comportamento del progettista Barnard e per la convivenza tra Berger e Alboreto.

DAL NOSTRO INVIATO  
GIULIANO CAPECELATRO

stanco. È reduce da un viaggio aereo di undici ore e tenta di sottrarsi al fuoco di fila delle domande. Spiega laconicamente che lui non si sente affatto battuto in partenza. «Piantiamola con la storia della McLaren. C'è la Lotus di Piquet. Ci siamo noi della Ferrari. Potrà uscire fuori qualche sorpresa. Insomma, un mondiale tutto ancora da giocare. E la Ferrari è ormai messa a punto».

Allora, una sua vittoria qui a Jacarepaguà, andrà ascritta a merito di Barnard? Alboreto ha un sussulto, ma non si scompone più di tanto. «Il merito sarà di tutti quelli che hanno lavorato a Maranel-

lo», conclude avviandosi a grandi passi verso l'ascensore.

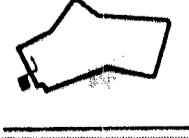
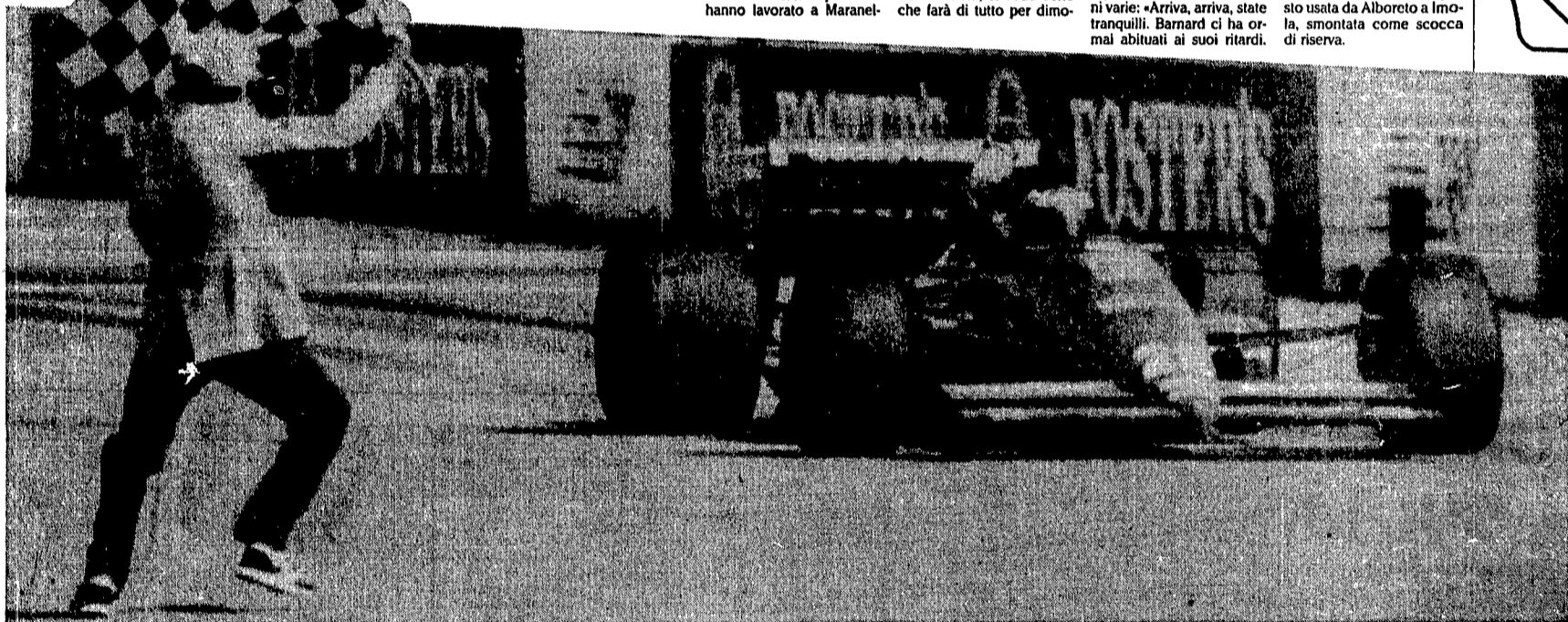
Forse, per la Ferrari, la chiave dell'imminente campionato del mondo di Formula 1 come «simbolo della spietata realtà del mondo capitalista che costringe gli uomini a sedersi al comando di grandi macchine pronte a incendiarsi a velocità pazzesche...».

Ma quando sarà pronta...?

In attesa della nuova era, la Ferrari si presenta al debutto di Jacarepaguà con una macchina che rispetto all'87 è cambiata solo nel motore. Così la sigla è oggi F1 87/88 C (dove C sta per compressori), il rapporto di compressione è passato da 8 a 10 a 1, la potenza che può sviluppare è calata da 800 a 620 cavalli e il numero dei giri è salito da 11.500 a 12.000. Il futuro, sotto il segno dell'aspirato è nei 12 cilindri. L'obiettivo che i tecnici di Maranello stanno tentando di raggiungere sono i 600 cavalli.

L'ultimo ferrarista a salire sul podio in Brasile fu Jody Scheckter, nel 1979. Col via via delle vittorie di Suzuka e Adelaide, ultime due prove del mondiale '87, il Cavallino rampante ha portato a Rio le due monoposto che scenderanno in pista, più una di quelle utilizzate nei test brasiliani nei primi di marzo e una, la monoposto usata da Alboreto a Imola, smontata come scocca di riserva.

Il più grosso grattacapo è proprio Barnard. Non si sa che fine abbia fatto il prototipo che dovrebbe aver concepito in questi mesi e che dovrà accogliere il nuovo motore aspirato. Ma l'avvento dell'aspirato, in casa Ferrari, sembra destinato ad essere continuamente rinviato. E nessuno dello staff si pronuncia. Solo indicazioni varie: «Arriva, arriva, state tranquilli. Barnard ci ha ormai abituati ai suoi ritardi».



## Il rombo dei motori sulla piazza Rossa

**MOSCA.** «Viva la Formula 1». In un paese dove le corse automobilistiche non vengono mai mostrate in tv, anzi, le poche volte che se ne parla è per dirne male, lo slogan (o, per meglio dire, il grido di dolore), risuona come un rombo di tuono. L'argomento è triviale solo a prima vista. E chi lo solleva - sulle pagine della *Literaturnaja Gazeta* - non va in cerca di farfalle. La domanda è chiara: perché l'industria automobilistica sovietica è in così grave ritardo rispetto ai paesi occidentali? La risposta è altrettanto netta: «Chi rimane indietro nell'automobilismo sportivo, rimane indietro anche nell'industria dell'auto». Bisogna smetterla dunque di declinare - come faceva, ad esempio, recentemente il settimanale *Nedelija* - la Formula 1 come «simbolo, prima di tutto, della spietata realtà del mondo capitalista, che costringe gli uomini a sedersi al comando di grandi macchine, letteralmente scolate di fiammiferi pronte a incendiarsi e, a velocità pazzesche, combattere per soddisfare i desideri dei fumatori e gli interessi dei magnati del petrolio».

Il candidato a maestro sportivo Oleg Bogdanov non è di questo avviso. Basta con le ipocrisie! Anche i nostri bal-

lerini su ghiaccio, noti in tutto il mondo, fanno pubblicità per industrie sportive e tutti possono leggere i marchi di fabbrica sugli schermi tv, mentre loro volleggiano con grazia. Solo che la «ressa» tecnologica, in questo caso, è nulla. E bisogna smetterla - incalza Bogdanov - anche con il ridicolo romanticismo con cui spesso si descrivono le mirabolanti capacità inventive del cittadino sovietico, costruttore geniale di prototipi. C'è, infatti, una rubrica tv di buon successo, che si chiama «Puoi farlo anche tu», specializzata nel mostrare, tra l'altro, come si possa costruire artigianalmente un'auto mettendo insieme ferri vecchi. E sono in molti a farlo.

### Non è questione di talento

Bogdanov non si commuove. «Qui non è questione del talento del singolo costruttore, ma delle risorse dell'intera industria di un paese. È l'eroe che raggiunge i vertici delle capacità sportive, allenandosi in solitudine nel suo laboratorio, non è più reale di Tar-

zanna che parla un perfetto inglese frequentando le scimmie della giungla».

È sulla base di questa «filosofia» che l'Unione Sovietica non partecipa alle competizioni internazionali di punta, quelle di Formula 1. «Non abbiamo macchine, non ci sono piloti in grado di guidarle». E l'Urss non prende parte neppure a corse meno prestigiose, come quelle del campionato europeo, «anche se l'esperienza dei nostri piloti consentirebbe di sperare in buoni risultati, a questo livello». L'Urss partecipa invece a qualche rally, con le sue *Lada* ma solo nelle classiche non possono neppure pretendere vittorie assolute.

Non esiste dunque un vero automobilismo sportivo in Urss? Bogdanov risponde secco: «A rigor di termini, non

dietro anche nell'industria dell'auto». Solo poche settimane fa, invece, il settimanale *Nedelija* dipingeva la Formula 1 come «simbolo della spietata realtà del mondo capitalista che costringe gli uomini a sedersi al comando di grandi macchine pronte a incendiarsi a velocità pazzesche...».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
GIULIETTO CHIESA

esiste!». Forse perché non interessa lo sviluppo dell'automobile? Bogdanov sa bene che la motorizzazione privata in Urss è di gran lunga più limitata che nel mondo occidentale per precise scelte politiche ed economiche che, a ben vedere, hanno anche aspetti positivi. Ma l'automobile non è cosa da cui possa prescindere una qualunque società moderna. Proviamo a immaginare, per un istante - dice Bogdanov - che le automobili spariscano d'incanto. Anche il nostro mondo, la nostra economia, si fermerebbe. Perché, lo si voglia o meno, lo si consideri un fatto positivo o meno, «l'automobile ha definito la fisionomia di questo ventesimo secolo».

Ma è poi vero che non interessa lo sviluppo dell'automobile, almeno nel senso più vasto del termine? Bogdanov affronta qui un tema delicato. Delicato perché è lo stesso che pose Gorbaciov quando, nel 1986, visitò la fabbrica automobilistica di Città Togliatti. Incontrando i lavoratori aveva detto - e le facce della gente, sugli schermi tv, avevano assunto un'aria tra assente e interrogativa - che «bisognava porsi l'obiettivo di dettare le leggi della moda automobilistica mondiale». Bogdanov replica, a distanza di tempo, senza timori reverenziali: «Come? Si può certo autoproclamarsi legislatori. A parole tutto si può fare. Si può dire perfino che tra venti anni arriverà il secolo d'oro. Ma per realizzare la proposta avanzata a Città Togliatti non è sufficiente «mettere spingere qualche decina di comparti industriali ai livelli di punta mondiali». In-

vece l'intera storia dell'automobile - insiste Bogdanov - mostra che è stato lo sport a svolgere la «funzione di sperimentazione delle idee». Non c'è stato sviluppo che non sia partito da qui: dai perfezionamenti aerodinamici, ai sistemi di sicurezza attivi e passivi, all'introduzione dei computers. Ora siamo arrivati alla fantascienza di macchine che «esaminano» i percorsi, raccogliendo ed elaborando miliardi di dati. Questa è la realtà mondiale del settore, riconosce Bogdanov.

### Perché mancano le idee

A fronte della quale le nostre fabbriche di auto sembrano antiludiane. Di sport non si occupano. Perché stupirsi se i cervelli dei progettisti non producono idee? E di che idee si può parlare «quando i modelli dei nostri camion si rinnovano una volta ogni 20-25 anni? E quelli delle nostre auto, una volta ogni 10 anni?». Nella già citata fabbrica sul Volga, dove si producono le *Lada* (che è poi il nome

estero delle *Zhiguli*), tutti i modelli prodotti stranieri erano in sostanza delle varianti della *124 Fiat*, con la sola eccezione della *Niva*. Adesso si produce una nuova macchina, la *Vaz 2108*, di concezione originale sovietica. Giudizio di Bogdanov: «La più grigia uscita dalle catene di montaggio di tutta la storia della fabbrica». Conclusione: «Se si continua così, non solo noi non detteremo mai alcuna legge, ma resteremo sempre più indietro».

Il giornale accompagna l'articolo con una grintosa foto di una vettura di Formula 1. In bella evidenza le scritte pubblicitarie della *Pirelli*, della *Ats*, della *Marlboro*. Gli assalti di Ecclestone a Mosca, per ottenere un Gran Premio di Formula 1 sulle colline Lenin sono già stati respinti per ben due volte negli anni scorsi. Ma gli ungheresi hanno già ceduto Budapest al carosello dei boicott. Forse è giunto il momento che - secondo gli auspici di Bogdanov - anche in qualche città sovietica si potrà sentire il rombo delle Ferrari e delle McLaren. Tanto per provare. Poi comincerà, tra qualche anno, anche a Mosca, il tormento dei posteggi.

La Ferrari di Berger vittoriosa sul traguardo di Adelaide nell'ultimo GP della scorsa stagione. In alto i due piloti della casa di Maranello e, qui attorno, i tracciati dei sedici circuiti del Mondiale

