



**Inquirente:
per le tangenti
ancora 3 giorni
di pieni poteri**

Riprendono oggi a San Macuto gli interrogatori per le carceri d'oro. L'inquirente (nella foto il presidente Sierpa) ha ancora tre soli giorni a disposizione per proseguire l'inchiesta con i poteri dell'autorità giudiziaria. Dopo il 7 aprile - divenuti operanti gli effetti abrogativi del referendum - si ridurrà ad un organo referente, destinato a scomparire con la riforma. Riusciranno i commissari a presentare la loro relazione alle Camere?

A PAGINA 6

**Shevardnadze
a Kabul
Ritiro
in ogni caso?**

Due giorni di colloqui del ministro degli Esteri sovietico Shevardnadze a Kabul, dove è arrivato improvvisamente domenica. L'esponente di Mosca ha discusso con Najibullah le decisioni da assumere se dovesse finire con un nulla di fatto la trattativa in corso a Ginevra. Non ci sono indicazioni ufficiali. Ma da indiscrezioni sembra che l'Urss stia contemplando la ipotesi di un ritiro unilaterale, concordato solo con Kabul, anche se in tempi più diluiti di quelli originari.

A PAGINA 4

**Ritorna
la pace
fra Etiopia
e Somalia**

Accordo di pace fra Etiopia e Somalia, a undici anni dalla guerra che oppose i due paesi per il controllo dell'Ogaden, rivendicato da Mogadiscio, occupato nel 1977 dalle truppe somale e riconquistato nella primavera 1978 dagli etiopici con l'aiuto sovietico e cubano. L'accordo prevede il ritiro delle truppe concentrate lungo la frontiera, uno scambio di prigionieri, la cessazione dei reciproci atti di ostilità e la ripresa dei rapporti diplomatici.

A PAGINA 4

**In Brasile
Ferrari seconda
in Africa
Lancia prima**

Festività pasquali particolarmente positive per l'automobilismo italiano. Domenica la Ferrari di Gerhard Berger è giunta seconda nel Gran Premio del Brasile, gara d'apertura del Mondiale di Formula 1. Gran Premio dominato dalla McLaren di Alain Prost e caratterizzato dalla vana rincorsa di Ayrton Senna, poi squalificato. Ieri Miki Biasion e Tiziano Siviero hanno vinto il «Safari Rally» in Africa. Un successo che mancava alla blasonata casa torinese.

A PAGINA 17

Editoriale

Luther King e Jesse Jackson

GIANFRANCO COBINI

Il 4 aprile 1968 Martin Luther King veniva assassinato sul balcone di un motel di Memphis, nel Tennessee. Pochi giorni prima aveva guidato una grande marcia di protesta della popolazione nera che si era conclusa con la morte di un ragazzo e con l'intervento della Guardia nazionale che aveva instaurato il legge marziale. Nel giro di poche ore la protesta nera si allargava a molte altre città e il presidente Johnson interveniva personalmente per porre fine allo sciopero dei servizi sanitari di Memphis legalizzando il sindacato che l'aveva promosso e imponendo l'accettazione delle sue richieste.

Allora, rievoca oggi il Washington Post, i neri di Memphis erano esclusi dalla comunità cittadina. Oggi costituiscono il 51% della popolazione, hanno un rappresentante al Congresso, quattro membri nel consiglio comunale ed occupano importanti posti pubblici. In quel momento di scontro con la polizia, a Memphis è visibile l'eredità di Martin Luther King ma il ventesimo anniversario della sua morte offre all'America l'occasione di guardarsi allo specchio e di verificare anche in quale misura il suo sogno si è realizzato.

Invece di limitarsi a celebrare il martire della lotta per i diritti civili i grandi giornali si soffermano piuttosto a riflettere sulle condizioni reali dei neri e sullo stato di quella nazione che la commissione Kerner aveva visto avviarsi pericolosamente nel 1968 verso «due società separate ed irregolate». Venti anni dopo - scrive il Post - abbiamo ancora due Washington: una bianca e una nera. E Newsday ricorda che quasi due milioni di neri a New York, indipendentemente tra le loro diversità di reddito, di educazione o di età sono ancora condizionati da ciò che il unico irrimediabile: il colore della loro pelle. In un sondaggio Gallup che accompagna l'inchiesta il 64% di loro ritiene infatti che in questi ultimi tempi i rapporti razziali tra bianchi e neri, nelle città siano peggiorati.

A I di là delle conquiste legislative e politiche, che appaiono notevoli e soprattutto nel Sud, e nonostante la fine delle forme più scandalose di discriminazione liquidate dalle storiche sentenze della Corte suprema e dagli atti del Congresso, resta dunque aperta la questione di fondo rimessa clamorosamente nel corso della presente campagna presidenziale. Fino a che punto l'America è disposta ad abbandonare i suoi pregiudizi razziali?

È stato Jesse Jackson, il giovane fotografo vent'anni fa accanto a King, poco prima del tragico assassinio, a richiamare vistosamente il paese su questa realtà.

Per la prima volta nella storia degli Stati Uniti, vent'anni dopo i drammatici e sanguinosi eventi del 1968, un candidato nero alla presidenza sta dimostrando al partito democratico, e alla nazione, la sua capacità di ottenere il consenso popolare proponendo una radicale inversione di tendenza di tutto il processo politico tradizionale. È commovente - ha scritto Anthony Lewis sul New York Times - vedere un candidato nero affrontare e superare il razzismo che serpeggia virtualmente in ogni americano bianco.

Proprendo una «legge dei diritti dei lavoratori» e un nuovo orientamento dell'economia della politica americana Jesse Jackson ha diretto la sfida di Martin Luther King ai centri del potere e, indipendentemente dai risultati che avrà la sua campagna elettorale, ha messo a nudo l'esistenza di un disagio e di una rivolta che molti ritenevano impossibile nell'era del reaganismo. Ciò che quattro anni fa era apparso soltanto velleitario oggi è diventato una realtà politica che è al centro dell'attenzione nazionale, e non potrà restare senza conseguenze. Nemmeno Martin Luther King, forse, avrebbe guardato così lontano nel 1968.

A PAGINA 3

LA MISSIONE USA

Ancora morti, violenza e forte tensione
Nessuna novità dagli incontri con Shamir e Peres

Lo sciopero palestinese accoglie Shultz in Israele

Uno sciopero generale in tutti i territori occupati ha accolto l'arrivo del segretario di Stato americano Shultz, che ha avuto due ore di colloquio con il primo ministro Shamir, altre due ore con il ministro degli Esteri Peres e una colazione con il ministro della Difesa Rabin. Non sembra che le divergenze sul piano di pace siano diminuite. E intanto in Cisgiordania e a Gaza ci sono stati 6 morti.

DAL NOSTRO INVIATO
MAURO MONTALI

GERUSALEMME. Il compito del segretario di Stato è apparso subito difficile. Shamir non ha perso tempo: ha riaffermato il suo giudizio negativo sulla proposta di conferenza internazionale e sull'incontro a Washington tra Shultz e due esponenti del Consiglio nazionale palestinese e in un discorso in Cisgiordania ha lasciato intendere che decisioni come quelle richieste dall'esponente americano possono essere prese solo «democraticamente dal popolo» (vale a dire con le elezioni, fissate per novembre se non verranno anticipate). Dopo i colloqui di Shultz con lo stesso Shamir,



Un giovane palestinese salta pneumatici in fiamme durante la manifestazione di ieri

A PAGINA 3

Intervista a Del Turco sul caso Fiumicino «Cambiamo le regole del gioco sindacale»

«Il no di Fiumicino ci costringe a ripensare tutte le regole del gioco che governano il conflitto sociale». Comincia così un'intervista ad Ottaviano Del Turco, numero due della Cgil, socialista. Il leader sindacale sostiene che comunque la riflessione non deve limitarsi al sindacato («ce n'è per tutti», dice) ma deve investire anche i partiti democratici e le istituzioni.

STEFANO BOCCONETTI PAOLA SACCHI

Fiumicino, il giorno dopo la sconfitta sindacale. Ottaviano Del Turco propone nuove regole per «trovare un nuovo equilibrio tra la partecipazione dei lavoratori e la gestione delle vertenze». Nuove regole che devono valere anche per i controparti, che devono valere anche per l'Alitalia, che «non può ricordarsi delle relazioni sindacali solo ogni tre anni, in occasione del rinnovo dei contratti». Del Turco, dice di più, però: sostiene che la vicenda di Fiumicino riguarda tutti. Riguarda i

norme per tutte le parti in causa.

Intanto il sindacato pensa a che sbocco dare alla situazione che si è venuta a creare. Per oggi è prevista una riunione delle confederazioni e delle federazioni di categoria. Domani, invece, ci saranno riunioni separate delle varie organizzazioni. E per giovedì è prevista una riunione unitaria dalla quale con tutta probabilità scaturiranno decisioni operative.

Quello del referendum è comunque un risultato che sembra aver colto di sorpresa anche chi con il voto ha bocciato il contratto. Non sappiamo se sciopereremo ancora, il nostro è stato un no di sfiducia al sindacato. «Ma non ci sentiamo rappresentati neppure dal comitato di coordinamento», hanno detto ieri i lavoratori di Fiumicino.

A PAGINA 9

Parla il Dalai Lama Da Pechino dicono «Può tornare se...»

Il Dalai Lama può tornare in Cina e risiedere dove vuole, quindi anche in Tibet, purché smetta di chiedere l'indipendenza di quella terra da Pechino. Lo ha detto il massimo leader religioso tibetano riconosciuto dalle autorità cinesi, il Bainqen Lama. Un portavoce del Dalai Lama interpellato in India ha espresso soddisfazione per il «mutato atteggiamento» di Pechino.

LINA TAMBURRINO GABRIELLA TAVERNESE

PECHINO. Il Bainqen Lama ha fatto tali affermazioni in una conferenza stampa nella quale ha anche ricostruito gli incidenti del 5 marzo scorso a Lhasa. Il racconto differisce radicalmente dalla versione ufficiale allora divulgata dalle autorità. I morti furono 5 (tra cui un poliziotto e un monaco), la polizia sparò, ci furono centinaia di arresti e di feriti. Il Quotidiano del popolo intan-

De Mita con i 5 da oggi ripassa il programma

De Mita riprende oggi un altro giro di consultazioni, per raccogliere i giudizi degli aspiranti partner di un governo a cinque sulla sua bozza di programma, che tutti però hanno già criticato per la sua genericità. Il presidente incaricato si è dichiarato disponibile a raccogliere suggerimenti e proposte, ma i socialisti vogliono che sia lui per primo a scoprire tutte le sue carte.

SERGIO CRISCUOLI

ROMA. Oggi pomeriggio il presidente incaricato riceverà i liberali e i socialdemocratici, domattina i repubblicani e i socialisti. Riprende così un nuovo giro di consultazioni che dovrebbe portare, nelle intenzioni di De Mita, all'incontro collegiale per il battesimo del nuovo governo a cinque. Ma le incognite sono molte: perplessità e riserve sulla bozza programmatica diffusa la settimana scorsa so-

no state espresse in vario modo dagli altri partiti. I socialisti, che hanno definito quel testo «ambiguo» e in alcune parti «scritto a misura della Dc», insistono nel dichiararsi disposti ad approvare soltanto «un programma chiaro, efficace e riformatore», e protesta anche Alma Cappiello, responsabile femminile del Psi, perché De Mita ha «dimenticato» le tematiche che interessano le donne. Pannella intanto ripropone l'«septapartito».

A PAGINA 6

A Torino anziani trovati cadaveri in casa Nella Pasqua dell'esodo tre morti di solitudine

Finito il ponte di Pasqua tutti in fila per tornare a casa. Lunghissime code ai caselli autostradali e tantissimi incidenti con morti e feriti hanno caratterizzato il rientro di ieri. Il tempo inclemente di questi giorni ha favorito chi, nei giorni di festa, ha preferito la montagna. A Torino, intanto, tre anziani sono stati ritrovati cadaveri nei loro appartamenti dove vivevano da soli.

LILIANA ROSI

ROMA. Pasqua e Pasquetta di vacanza per milioni di italiani in giro per l'Italia. Preterite, fra tutte le località di montagna. Non meno affollate, comunque, le città d'arte e quelle di mare. Il tempo, bizzosamente inclemente domenica, si è rimesso (ma non ovunque) ieri favorendo la tradizionale scampagnata che ha portato un po' tutti nelle località caratteristiche della propria regione.

Cià alle venti di ieri sera il

bilancio degli incidenti stradali era pesante: dodici morti e oltre quaranta feriti. Il più grave è avvenuto sull'Aurelia, vicino a Grosseto, dove una coppia di coniugi di Castiglione della Pescaia ha perso la vita in uno scontro frontale con un'auto che procedeva in senso contrario. Ma il vero bilancio degli incidenti che ogni

anno, in occasione dei rientri in massa dalle vacanze, insaniscono le nostre strade potrà essere fatto solo tra oggi e domani. Ieri sera erano lunghissime le file ai caselli di ingresso delle principali città. Ad Orte la polizia ha segnalato una coda di quattro chilometri. Forti rallentamenti, inoltre, si sono verificati su tutte le principali arterie costringendo gli automobilisti a procedere per lunghi tratti a passo d'uomo.

Una Pasqua triste a Torino, dove tre persone, tre anziani - due uomini e una donna - in tre luoghi diversi della città, sono morti nella solitudine, abbandonati dai parenti. Sono stati ritrovati, da vicini o conoscenti, quando per loro non c'era ormai più nulla da fare, il giorno dopo.

A PAGINA 5

Il Kgb si racconta a puntate

MOSCA. Che ne direste se su uno dei nostri illustratissimi settimanali comparisse una rubrica dal titolo «Il servizio segreto informa e commenta»? Si può stare certi che aumenterebbe la tiratura. Ne sa qualcosa il servizio segreto - diciamo, senza offesa per nessuno - del Lussemburgo, ma dell'onnipotente, onnipresente e magan anche onnisciente «Comitato per la sicurezza nazionale», più popolarmente e confidenzialmente chiamato Kgb. Niente stupore: in epoca di glasnost anche i servizi segreti sovietici debbono ristrutturarsi. Perché no? Così la rivista a larga tiratura Argumenti i fatti (traduzione: Argomenti e fatti) dedicherà una rubrica stabile proprio al Kgb. Anzi saranno i dirigenti del comita-

Anche il «misterioso» Kgb si mette al passo della glasnost. Il quindicinale Argomenti e fatti apre una rubrica fissa per raccontare le sue imprese e i suoi problemi. Si comincerà con la ricostruzione della lotta tra servizi segreti contro la tentacolare Cia. Ma si parlerà anche della «difesa della perestrojka», inevitabilmente, anche delle «amare lezioni del passato».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIULIETTO CHIESA

to a rispondere ai lettori, informando, commentando l'attività di quelli che la voce popolare chiama, con espressione insieme metaforica e sintetica, gli «organi». Si parlerà, non c'è dubbio, del presente. Il giornale, annunciando l'iniziativa, spiega che «gli organi della sicurezza statale vivono e operano nel periodo della perestrojka, difendendo e salvaguardando le sue trasformazioni rivoluzionarie». Conosceremo dunque i retroscena della lotta contro i corrotti, gli oppositori della perestrojka? O i sistemi con cui vengono controllati gli agenti

Mvd. Inutile tradurre: alla «Commissione straordinaria» degli anni eroici della rivoluzione fecero seguito il «Commissariato del popolo per gli affari interni», il «Ministero degli affari interni» dei tempi delle repressioni di massa e del terrore. Il bronzo Feliks Dzerzhinskij, nella piazza della Lubianka, è rimasto l'unico capo della polizia politica ad avere l'onore di un monumento. Il XX e XXII congresso impedirono che la statua di Beria campeggiasse su qualche altra piazza. I suoi predecessori Jagoda, Ezhov, non potevano ambire a tanto, essendo finiti stritolati nella macchina che avevano contribuito a far funzionare. Ora tutto è diverso e più tranquillo. C'è bisogno di meno eroismo, per fortuna. E il Kgb può aprire una rubrica. In attesa che il Soviet supremo affronti anche il dibattito sulla sua riforma. La legge che regolerà le nuove attività del Kgb democratizzato è prevista per il 1990.



**Le cavallette
non resistono
al «freddo»
italiano**

La tanto temuta invasione è già finita. Le cavallette trasportate dal vento sul litorale laziale (nella foto, la spiaggia di Torvajanka) non sono in grado di sopravvivere e tantomeno di riprodursi - assicurano gli esperti - nel clima italiano. In Marocco sono intanto arrivati tre aerei e alcuni tecnici italiani esperti in disinfezione nell'ambito del programma internazionale di aiuti per sconfiggere il flagello.

A PAGINA 11

l'Unità

Giornale del Partito comunista italiano
fondato
da Antonio Gramsci nel 1924

Se mille lire...

RENZO FOA

Da oggi chi compra «l'Unità» dovrà pagare cento lire in più di chi compra un altro giornale. Cento lire non sono di questi tempi una grande cifra. Ma si tratta sempre di un sacrificio che viene chiesto al lettore; si possono usare altre parole, si può dire che è una prova di affezione, ma non si attenua il senso di questo sacrificio. La speranza è ovviamente che i nostri lettori, il cui numero è in crescita ormai da un anno, lo sopportino e non ci neghino l'ulteriore prova che viene chiesta a loro e a noi: tenere le vendite. Per parte nostra faremo tutto quanto ci è possibile per dimostrare che le mille lire ce le meritiamo con il giornale che costruiamo quotidianamente. Il che non toglie che nei prossimi giorni e nelle prossime settimane leggeremo con sempre maggiore attenzione i bollettini delle vendite, sapendo che in queste cifre c'è una dura verifica del gradimento di chi ci legge e della validità del nostro lavoro. Ma sapendo anche che da oggi per noi la partita non si svolgerà più soltanto sul terreno dell'informazione e dell'immagine dell'«Unità», ma diventa più difficile perché cento lire in più sono in ogni modo un ostacolo aggiuntivo, comunque la si metta.

Non sto parlando solo delle ovvie leggi del mercato; parlo perché abbiamo già alle spalle un'esperienza simile. Nell'estate del 1985, quando il prezzo dell'«Unità» della domenica venne portato a mille lire, ci accorgemmo subito di pagare un alto scotto, con una forte caduta delle nostre vendite. Oggi, ripensando al rapporto tra il pur necessario beneficio finanziario che ne ricevemmo e il prezzo che ci siamo trovati a pagare, è problematico pensare che quella scelta abbia portato a consistenti guadagni reali. Ma - se guardiamo al peso di quelle mille lire domenicale insieme ad altri fattori tutti legati fra loro, come è ovvio in un giornale - oggi sappiamo soprattutto quanto sia stato poi arduo riguadagnare il terreno perduto, rimettersi su un binario di marcia di espansione, fissare nuovamente un legame ed una fiducia, mentre il panorama complessivo dell'informazione mutava e la sola difesa delle nostre quote di lettori diventava complessa e richiedeva decisioni non facili da prendere per la loro radicalità, ma necessarie sotto ogni punto di vista.

La settimana scorsa il Comitato esecutivo della nostra editrice ha spiegato in un comunicato le ragioni di questa scelta delle mille lire. Ha parlato della dura vertenza in corso che contrappone l'associazione degli editori al sindacato dei giornalisti, vertenza che deve essere al più presto risolta. Ha sottolineato il fatto che «l'Unità» è il giornale che risente delle più gravi conseguenze degli scioperi. Ha indicato la cifra di un miliardo e duecento milioni come minore entrata a causa delle quattro domeniche in cui non siamo usciti. Ha detto che così «si aggiungono nuove difficoltà finanziarie a quelle già esistenti». E il presidente dell'editrice, Armando Sarti, ha affermato che «non si può interrompere né compromettere l'avviato programma di risanamento». Sono tutti argomenti legittimi e da considerare con serietà e impegno. Il che però non toglie che chi fa e chi legge questo giornale si trova adesso davanti a problemi nuovi, anche questi da considerare con serietà e con impegno. Perché oggi le cento lire riportano alla ribalta la questione delle linee su cui deve svilupparsi lo sforzo per consentire all'«Unità» di concorrere con le principali testate italiane e di essere una colonna di un sistema dell'informazione realmente pluralista.

Non ci sono mancati, anche recentemente, i riconoscimenti sul valore del lavoro che stiamo compiendo, sull'importanza che il giornale del Pci è tornato ad assumere non solo nella sinistra, sulla qualità del notiziario che diamo e del dibattito che si svolge sulle nostre pagine. Certo, come di tutto, se ne può discutere. Ma l'andamento delle vendite, anche nei primi mesi del 1988, suona come una conferma positiva. Questo è certo importante, ma non credo che basti se l'ambizione è di crescere in modo originale sul mercato editoriale e non di accontentarsi di gestire quello che c'è sul piatto. Questa «Unità» sta ancora cercando strategie e strumenti indispensabili per svilupparsi davvero e per risanare i suoi bilanci in una prospettiva di espansione. Credo che questo sia il punto vero, in un quadro editoriale largamente sconvolto proprio in ciò che si offre ai lettori (onnellate di carie, rotocalchi, inserti, concorsi, ma anche molta, molta più informazione rispetto al passato) da un processo di modernizzazione che è segnato dalle lotte politiche ed economiche, sulle proprietà delle testate e dei gruppi, e dalle guerre sulle file finanziarie della pubblicità. L'unica risposta possibile a tutto questo sta in una nostra capacità concorrenziale più complessiva: quindi di uso delle più moderne tecnologie, razionalizzazione del sistema distributivo e di stampa, un numero di pagine che consenta un'informazione completa sulla società italiana e sul mondo. Allora se queste cento lire in più serviranno allo sviluppo dell'«Unità», ben vengano, con la speranza di poter molto presto pagare ai lettori questo nuovo debito che contraiamo con loro.

l'Unità

Gerardo Chiaromonte, direttore
Fabio Mussi, condirettore
Renzo Foa e Giancarlo Bosetti, vicedirettori

Editoria spa l'Unità
Armando Sarti, presidente
Esecutivo: Enrico Lepri (amministratore delegato)
Andrea Barbato, Diego Bassini,
Alessandro Carri,
Gerardo Chiaromonte, Pietro Verzeletti

Direzione, redazione, amministrazione
00185 Roma, via dei Taurini 19 telefono 06/404901, telex 613461; 20162 Milano, viale Fulvio Testi 75, telefono 02/64401. Iscrizione al n. 243 del registro stampa del tribunale di Roma, iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 455.

Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella

Concessionarie per la pubblicità
SIPRA, via Bertola 34 Torino, telefono 011/51531
SPI, via Manzoni 37 Milano, telefono 02/63131

Stampa Nigi spa: direzione e uffici, viale Fulvio Testi 75, 20162; stabilimenti, via Cino da Pistoia 10 Milano, via dei Pelaghi 5 Roma

Sul primo numero di Micromega confronto sulle sorti del partito Pm Flores d'Arcais, difende Natta, giudice Ruffolo

Imputato Pci, diventi inutile?

Il sasso nello stagno o, se si preferisce, la requisitoria di Paolo Flores d'Arcais. Prospetta il rischio di una decadenza neppure troppo sottile, il timore che il Pci si avvii a diventare «inutile, superfluo, inutile, superfluo». La difesa è affidata al segretario comunista in persona. E Natta apre l'arringa con la miglior disposizione voltairiana: «Forse altri, ma certamente non noi, sono abituati a considerare come "aggressione" e "inimicizia" la franchezza e anche la rudezza di una discussione seria. Mi sembra del tutto evidente che preferire nel ragionamento "la lucidità al belletto" e il "ricordare impietosamente le circostanze scomode" è buona cura per chiunque...». Il giudizio spetta naturalmente al direttore della rivista, Giorgio Ruffolo. Ed è piuttosto severo circa «la fragilità della coscienza comunista», «la tentazione consociativa mai messa da parte», «la diffidenza per le riforme istituzionali». Ma non disperate, il viale del tramonto non è inevitabile. «Tutte le rigenerazioni sono possibili. E tuttavia improbabile che possano compiersi senza rotture di una continuità che diventa, alla lunga, fatale», sostiene Ruffolo.

Insomma *Micromega* vs. in libreria apre il numero con una sorta di confronto all'americana sulle sorti del maggior partito della sinistra italiana. Seguono una serie di stimolanti interventi, con altrettante diagnosi al capezzale del malato. Alberto Asor Rosa si occupa della responsabilità dell'autonomia politica, come condizione per il Pci di rientro in gioco. Umberto Curi ne attacca appassionatamente il conservatorismo istituzionale, che non comprenderebbe la nuova fenomenologia del potere per dilendere in modo «intransigente» e «insensato» l'immodificabilità della Costituzione. Massimo Lo Cicero liquida quella «ambigua miscela di pansindacalismo, assemblarismo e stalinismo», che avrebbe reso i comunisti in economia «simultaneamente, aggressivi e diffidenti verso il mercato». Angelo Bolaffi si occupa un po' troppo beffardamente, trattandosi di un amore, dell'attrazione fatale tra Pci e Spd. Riccardo Terzi tenta di ricucire la smagliatura tra sinistra politica e sinistra sociale proponendo al Pci un altro modo di guardare i conflitti. Infine, Domenico Stanone si occupa dell'aristocrazia del militante, del suo pessimismo critico, affidato all'amara ma necessaria autoironia di *Tango*. Chiudono la monografia sui comunisti due diverse ipotesi di Paolo Franchi e Luciano Canfora, sull'eclissi del berlinguerismo nel Pci.

Come si vede gli argomenti non sono nuovissimi, ma sostenuti spregiudicatamente e con passione da un gruppo di intellettuali fortemente motivato alle ragioni della sinistra. L'immagine che un lettore comunista ne ricava può essere una volta per tutte? Si può darsi solamente a un uomo, alla casa, a un figlio, senza sentirsi dimezzate? È questa perdita di una parte di sé, questo dirittamento da un progetto dato per necessario e legittimo, che colpisce le giovani donne di oggi, a differenza di quelle di un tempo, allevate in una sola dimensione, quella femminile racchiusa tra le mura di casa e l'obblatività alla famiglia. Superficialmente e sbrigativamente si dice che le donne vogliono lavorare per «realizzarsi», ed è sottintesa l'ombra di un certo disprezzo, quasi che la «realizzazione» fosse un'aspirazione velleitaria da parte di chi, invece, avrebbe altri compiti nella vita, e li tradisce. Se una donna lavora perché ne ha bisogno per sopravvivere, la si accetta, ma se non è spinta dalla necessità, perché mai dovrebbe volersi imporre in un mercato come

una anche una riforma interna, che faccia del partito un veicolo di cittadinanza». Perché non pensare a un partito - la requisitoria chiude con una domanda - che escluda «in ogni organismo dirigente operaio» una presenza di funzionari (di professionisti della politica a tempo pieno) superiore a un certo tasso (un terzo, la metà?)».

L'arringa della difesa mette subito in campo due argomenti. Il primo è che questa foto dei comunisti è un po' retro. «Sulla direzione di marcia che *Micromega* ci sollecita noi ci siamo inoltrati da un pezzo: anche sulla base di quell'esperienza che fu compiuta nel tempo, peraltro assai breve, in cui partecipammo a una maggioranza di solidarietà nazionale». Il secondo è che il deficit programmatico accomuna tutta la sinistra, e non solo in Italia. «Una tale difficoltà comune non può e non deve costituire un alibi per noi: e ne siamo ben consapevoli. Anche se occorre essere consapevoli, contemporaneamente, che quelle forze di sinistra che hanno scelto la via del moderatismo in nome del meno peggio, esse all'hanno cercato un alibi che non può essere perdonato». E se per riformare bisogna saper scegliere, e cioè «vedere», Natta avverte: «Una sinistra che non voglia essere sterile, e suicida ha problemi del tutto diversi da quelli di una parola d'ordine semplificante». E richiama la vocazione «democratica e nazionale» dei comunisti per quanto concerne la riforma delle istituzioni «su cui una ricerca unitaria sarebbe d'obbligo». Perciò, conclude il segretario, i comunisti non chiedono «scotta», ma che si guardi alla difficoltà del cemento e al Pci come a una forza già in movimento: «È tempo di vedere che i comunisti hanno voluto aprire una pagina nuova».

Che sia proprio nuova Ruffolo non crede, visto che attacca «la pericolosa fragilità di fondo della coscienza comunista», venuta fuori a suo dire nel fuoco della polemica storiografica: «Il Pci arriva in ritardo; e per non rimpiangere la storia passata si fa sistematicamente sorprendere da quella presente». Così per il «conservatorismo istituzionale» che si fa politico. Sindrome per cui il Pci avrebbe paura, «per una scommessa perduta» sul potere alternativo di domani di perdere la quota certa che il sistema politico gli accorda oggi. Di qui la «tentazione consociativa», la voglia mai smessa di pacificarsi con la Dc, «da tanto tempo fatta Morgana del Partito comunista italiano».

«Dovero è così? Naturalmente la disputa continua. E più che lasciare sentenze ai posteri vien voglia di suggerire studi attenti sulle risorse e le mutazioni in atto nel corpo del malato. Altrimenti si finirebbe per doversi accontentare col dire che «il paziente è certamente ancora vivo poiché di sicuro non è morto».



ANNA MARIA GUADAGNI

impetosa fino alla ferocia, mai ingenerosa. Come andare a guardarsi in quegli specchi che evidenziano senza rimedio i difetti e ci fanno o troppo grassi o eccessivamente magri. Come tutti sanno ci sono diversi modi per affrontare questo genere di confronto. Quello depressivo e masochistico di chi smarrisce, davanti a una rappresentazione che ingrandisce e enfatizza difetti, l'autostima e la parte buona del sé. Quello sufficiente e un po' arrogante, che si rassicura pensando: in fondo si tratta di uno specchio cattivo. Quella che considera l'immagine critica, la rappresentazione del sé fatta dagli altri, per quanto dura e discutibile e purché non strumentale, assai più utile e meno infida dell'autocritica. Personalmente propendo per questo genere di lettura. Paolo Flores d'Arcais individua alcune cause di fondo del «declino comunista». Innanzitutto l'aver finalmente preso una «pessima diversità», quella ideologica, senza averne guadagnato una nuova, «buo-

Intervento

La «cognata organica» di Gramsci e le bugie di Bettiza

ANTONIO SANTUCCI*

Nel giorni caldi della polemica sul preteso «caso» dell'abbandono di Gramsci nelle carceri fasciste da parte del Partito comunista, in un «Mattinale» apparso su «il manifesto» l'atteggiamento dei giornali italiani veniva paragonato a quello del celebre Nanni Loy di «Specchio segreto» che, con una broche in pugno, si accostava al cappuccio dell'avventore di un bar chiedendo: «Posso fare la zuppetta?». Naturalmente, l'altra figura della modesta metafora, lo sbalordito proprietario del caffè, non poteva che essere il Pci. Tuttavia sappiamo bene che non è facile fissare un limite alla miseria, e il povero nonché ardito sbalatore ideato da Loy sembra quasi un disinteso signore di fronte a chi va tentando adesso di raschiare un fondo prosciugato di tazzina con un tozzo di pane raffermo.

Intanto a preoccuparsi questo umile spuntino da ritardatario, si è lasciato sorprendere Enzo Bettiza, maestro di stillogistica, attività evidentemente decaduta e poco redditizia. Su «La Stampa» del 19 marzo, nell'articolo «La cognata organica», dedicato al ruolo di Tatiana Schucht nella vicenda carceraria di Gramsci, Bettiza ragiona con rigore aristotelico. Premessa maggiore: Tatiana «era, a quel tempo, impiegata presso l'ambasciata sovietica a Roma»; premessa minore: «Rientra nella norma che un impiegato o funzionario d'ambasciata possa svolgere sotto copertura diplomatica qualche mansione più o meno occulta e più delicata»; conclusione: Tatiana è «una cognata organica, una *longa manus* di Mosca, una *survegliante* della Ghepeu». Non si tratta neppure di un sillogismo eristico, di un sofisma, ma di una banalissima falsificazione. Come ha infatti già ricordato opportunamente Gianni Schelotto sul «Corriere della sera», Tatiana non lavorò mai all'ambasciata sovietica di Roma, con la quale intrinsece soltanto normali e saltuari rapporti «esterni». Fu Giulia, che nell'autunno del 1925 aveva raggiunto Gramsci a Roma insieme al figlio Delio e alla sorella Eugenia, a trovare impiego per un breve periodo presso la sede diplomatica dell'Urss. Allora, provaci ancora Bettiza, il titolo del prossimo articolo è già pronto e scontato: «La moglie organica».

A nulla è valsa del resto la precisazione inviata a «La Stampa» da Umberto Cardia, la cui definizione di Tatiana «assistente servigliante» di Gramsci aveva fornito un involontario spunto alla requisitoria di Bettiza. Anzi, alla lettera di Cardia pubblicata il 29 marzo, questi ha replicato con un perentorio «siddhi di Stalin», dove «l'angelica cognata» è trattata come un'inflessibile agente spionistica impegnata a trasmettere a Mosca informazioni «grigie» e «asettiche» sul «dissidente» detenuto a Turi. Non fosse per la tragicità dell'esperienza umana della donna, che nel disperato tentativo di alleviare le sofferenze di Gramsci ha letteralmente consumato la propria vita, ci sarebbe da sorridere. Tuttavia è tanto l'infondatezza di quelle insinuazioni a far riflettere: senza dover compulsare ponderosi documenti d'archivio, a Bettiza sarebbe bastata una rapida lettura del bel saggio di Giuseppe Fiori su «L'universo affettivo di Nino», pubblicato recentemente da «l'Unità» nel volume «Gramsci. Le sue idee nel nostro tempo», per conoscere gli essenziali elementi biografici delle sorelle Schucht ed evitare di incorrere in grossolani frintendimenti.

In realtà, si continua a frugare scompostamente anche nelle pieghe più intime della storia di Gramsci con lo scopo manifesto di accreditare i principali capi d'accusa del processo intentato al Pci attraverso le attuali controversie sull'antifascismo e lo stalinismo europeo. È ovvio quindi che in una crociata propagandistica avviata per riproporre un ennesimo tentativo di delegittimazione democratica dei comunisti, un massimalista dell'anticomunismo come Bettiza si dichiara perfino insoddisfatto degli esiti del convegno socialista promosso da «Mondoperaio», dai quali non sarebbero emersi una sufficienza alcuni caratteri distintivi dello stalinismo, che non si esauriscono nell'«arbitrio, la violenza, il terrore e la menzogna», giacché la natura più profonda del fenomeno sarebbe contrassegnata da quella «disinvoltata duplicità o doppiezza», di cui Togliatti è stato sotto molti aspetti il rappresentante europeo più degno e più illu-

stre», rimasta poi radicata «a fondo nel codice genetico del partito».

Ecco il nazismo trasformarsi in episodio «provinciale» e Hitler, sulle orme di Stalin, in «ragazzo superficiale». Sono i partiti geneticamente duplici il rischio di ieri, di oggi, di domani, e tali non sono stati né quello nazionazionalista né quello fascista. In fondo non pare più essere stato il fascismo a stroncare il maggior intellettuale italiano del secolo. Antonio Gramsci non è più un grande protagonista e una vittima illustre della lotta al regime dittatoriale, ma nient'altro che un teorico antistalinista condannato da Stalin e da Togliatti, sorvegliato dalla Ghepeu, cortesemente ospitato in una cella di Mussolini, al quale si può presumere il Comintern pagasse riconoscenza un regolare affitto mensile.

Davvero impressionante, soprattutto per i lettori delle «Lettere dal carcere», si presenta a questo punto la «doppiezza» di Tatiana, le cui cure premurose, spinte talvolta fino all'eccesso, si rivelano l'ipocrisia facciata di un doppio gioco perverso ai danni di Gramsci. E non meno ripugnante e duplice è da giudicare l'agiografia comunista che con la «leggendaria Tatiana» ha inteso beatificare una crudele delatrice di Stalin.

Lo stesso giorno nel quale culminava la denuncia di tali nefandezze, «l'Unità» ha anticipato un resoconto del piano di attività dell'Istituto Gramsci per l'anno in corso. Tra le iniziative in fase di studio, figura anche la edizione del carteggio di Piero Sraffa con Tatiana. Malgrado i problemi connessi a questioni di proprietà letteraria abbiano indotto a rinviare finora la pubblicazione delle lettere di Sraffa, non è una novità che, tramite la cognata, uno degli interlocutori privilegiati dell'epistolario gramsciano sia stato l'economista residente a Cambridge. A causa del regolamento carcerario in vigore a Turi, Gramsci era autorizzato infatti a scrivere soltanto ai parenti. Ma gli studiosi che hanno già avuto occasione di esplorare i testi originali della corrispondenza tra Tatiana o Sraffa, sanno che non vi è praticamente alcuna pagina che non si apra con frasi quali: «Caro amico, come vi avevo promesso allego alla presente le copie delle ultime lettere di Nino...»; «Cara amica, ho letto ora con molta attenzione le lettere di Nino, e cerco qui di mandarti un po' di materiale per risponderti...» e così via. Risulta evidente, insomma, come la dislocazione della Ghepeu non prendesse alcuna iniziativa di qualche rilievo senza consultarsi o concordarsi con Sraffa. Siamo dunque in presenza di un «economista organico»?

Se così fosse, a Sraffa spetterebbe sul serio una bella palma di campione di «doppiezza»: dal 1926 aiuta Gramsci a rifornirsi di libri per studiare in carcere; nel 1927 ottiene il primo permesso per visitarlo a Milano e chiede a Angelo Tasca di redigere il testo che sarà successivamente traduce e a pubblicare sul «Manchester Guardian» sotto il titolo «The methods of fascism - The case of Antonio Gramsci»; nel 1928 è incaricato da Gramsci di consultare lo zio, il senatore Mariano D'Amelio, primo presidente della Corte di cassazione, per conoscere l'iter del ricorso per la revisione del processo inoltrato da Terracini a nome del Partito comunista d'Italia; nel 1930 visita a Mosca Giulia ammalata; nel 1931 chiede di incontrare Gramsci a Turi, ma l'autorizzazione gli è negata in quanto si rifiuta di far pressioni sul detenuto affinché indizzi una domanda di grazia a Mussolini; nel 1933 gioca un ruolo importante sia nel tentativo di ottenere per Gramsci la libertà condizionata, sia per favorire un intervento sovietico in vista di un eventuale scambio di prigionieri tra l'Italia e l'Urss; dal dicembre 1933 al luglio 1935 si assume le spese del soggiorno di Gramsci nella clinica Cusumano di Formia e ottiene l'autorizzazione a trascorrere con lui una settimana per quattro o cinque volte all'anno; lo visita l'ultima volta alla Quisisana di Roma un mese prima della morte; il 25 marzo 1937; insieme a Tatiana si occupa infine della salvaguardia dei «Quaderni del carcere».

Peccato che Tatiana, Sraffa e Togliatti non siano riusciti a portare a buon fine quel vero capolavoro di dissimulazione che sarebbe stata la liberazione di Antonio Gramsci. Nessuna paura, comunque, la gente duplice non sfugge all'occhio vigile di Bettiza: sarebbero stati smascherati ugualmente.

* Storico

PERSONALE

ANNA DEL BO BOFFINO

Una donna a più dimensioni



quello del lavoro, già scarso di disponibilità anche per gli uomini, ai quali compete di mantenere moglie e figli? Questa mentalità, anche se mascherata di tolleranza per le richieste femminili, è più diffusa e radicata di quanto si voglia ammettere.

Alla luce di queste considerazioni vi propongo una lettera, che mi è arrivata da qualche giorno, di una donna che si firma Antonella: «Vorrei riuscire a dar conto di un mio stato d'animo forse da sempre covato, ma che da un anno a questa parte sta esplodendo in maniera vistosa. Questo

posto di lavoro che permette, a me e a mio marito, di condurre un'esistenza un po' meno stentata».

«Per tutto questo tempo mio marito mi è stato vicino in maniera impeccabile, sempre paziente, sempre dolce, disponibilissimo ad ascoltarmi, a condividere le mie ansie e la mia rabbia, perfino a farsi carico di alcune incombenze, senza neanche la più lieve ombra di rimprovero, tranne che nei miei momenti di massima depressione, quando mi capita di sconfinare nell'abulia, nell'inerzia, nel sentimento autodistruttivo. Ecco il pun-

to: io, a mia volta, ho maturato nei suoi confronti un acuto, doloroso, torbido senso di colpa. Sento che non sono la migliore delle compagne, mi vergogno di me per mio marito, e non capisco perché e come possa volermi bene e avere stima di me, vorrei dargli valide ragioni di essere contento di starmi accanto. Ultimamente a me pare che il senso di colpa mi abbia spinto ad adottare i suoi interessi, con uno slancio ed un entusiasmo forse eccessivi. Non sarà un modo per farmi accettare? Quanto è rischioso tutto questo?».

Solo trent'anni fa, una qualsiasi donna, al posto di Antonella, si sarebbe sentita «realizzata», e stimabile e amabile dedicandosi tutta a suo marito e alla riuscita di lui. Oggi viene avvertito come la caduta in una zona ambigua, vischiosa, dove si giocheranno partite oscure, ricattatorie, servili: una zona dove gli investimenti di energie, affetti, speranze; andranno a caricarsi su qualcuno, con il risultato di produrre perdita di autonomia, del controllo e della costruzione dei progetti propri e comuni, e l'aprirsi delle possibilità, sempre in agguato, di far carico a lui delle frustrazioni incombenti.

Pericolo per la coppia, ma anche rischio per lei, come hanno dovuto constatare, a conti fatti, tante cinquantenni rimaste sole di fatto o sole di affetti, se l'uomo al quale si erano dedicate se n'è andato con un'altra, o vive in casa amando un'altra. «Il lavoro è stato la mia salvezza» dice una di loro, «economicamente e per interesse di vita. Perdere un uomo è una devastazione incalcolabile, a una certa età si perde l'identità di donna. Ma se il sei costruita, e hai in mano la tua identità sociale, la vita continua. Per quelli che sull'uomo avevano investito tutto, il crollo è totale».

Centroamerica
Incidente
diplomático
Usa Panama

CITTÀ DEL PANAMA. A poche ore dall'annuncio del Pentagono dell'invio di un nuovo contingente Usa a Panama, un incidente diplomatico rischia ora di far precipitare i precari rapporti tra il generale Noriega e gli Stati Uniti. Domenica una macchina della polizia panamense ha cercato di fermare quella dell'ambasciatore statunitense Arthur Davis, al termine di una visita di cortesia compiuta dal diplomatico nella sede della nunziatura apostolica. L'inseguimento, a sirene spiegate, è durato per oltre tre chilometri e si è concluso davanti alla residenza di Davis. Le reazioni sono state immediate: una volta al sicuro nel suo ufficio di rappresentanza, l'ambasciatore si è affrettato a stilare una nota di protesta, denunciando l'accaduto come un atto «molto serio, grave e delicato». Per un esponente del governo di Solis Palma, invece, si è trattato solo di una «semplice operazione di polizia» e ha aggiunto: «Non vorremmo credere che si stiano architettando false accuse contro le nostre forze armate per giustificare un progetto di invasione».

La dichiarazione fa riferimento ai 1300 soldati il cui arrivo a Panama è previsto nel corso della settimana per garantire la sicurezza dei cittadini americani e destinati ad aggiungersi agli altri contingenti (circa diecimila militari) già di stanza da alcuni mesi nelle basi del Canale. Proprio da una di queste, dove sembra aver trovato rifugio dopo la sua estromissione, il presidente Eric Del Valle ha lanciato ieri agli Stati Uniti un appello per «che creino oppure aderiscano a una forza «multinazionale» per catturare Noriega. La richiesta è arrivata sotto forma di dichiarazione registrata su nastro all'agenzia di stampa Upi e, per alcune parti del contenuto, ha destato una certa sorpresa. Del Valle infatti ricorda che il capo delle forze armate panamense è stato incriminato negli Stati Uniti per traffico di stupefacenti, ma non specifica se dopo la sua cattura il presidente si sia recato in America e processato. Inoltre nella dichiarazione all'Upi il deposedo presidente, riconosciuto dalla Casa Bianca ancora come legittimo capo di una forza multinazionale ma non dice chi ne dovrebbe far parte e di quante truppe dovrebbe essere composta. Infine, invita a chiare lettere l'amministrazione Reagan a mantenere le pressioni economiche su Noriega. Pochi giorni fa in un'intervista rilasciato al «New York Times», Del Valle si era invece espresso contro un intervento militare e aveva definito controproducenti eventuali altre sanzioni economiche o politiche nei confronti del Panama: «Non farebbero» aveva sostenuto «che rendere più difficile la cacciata di Noriega».

Difficile dunque prevedere ora quali saranno le prossime mosse di Reagan. Secondo la stampa la Casa Bianca dopo aver cercato inutilmente di convincere il generale ad andarsene, si troverebbe in un'impasse, indecisa su quale atteggiamento tenere nei confronti di Noriega. Un elemento che potrebbe fare accelerare le decisioni potrebbe essere l'incidente diplomatico che ha coinvolto l'ambasciatore Davis e sarebbe un nuovo giro di vite che certo non porterebbe la crisi sulla strada di una risoluzione pacifica. Forse è per questo che ieri con una mossa a sorpresa il candidato democratico Jackson ha spedito a Noriega una lettera in cui si offre come «mediatore tra lui e gli Stati Uniti».

Difficili colloqui a Gerusalemme
Dichiarazioni di tono disteso
ma le note divergenze
non sembrano per ora risolte

Sciopero generale palestinese
Almeno sei le vittime
fra domenica e ieri,
un ragazzo «sepolto vivo»

Shultz da Shamir, Peres e Rabin

La nuova missione di pace di Shultz è iniziata in un clima difficile, come era prevedibile. Il primo ministro Shamir ieri ha ribadito l'opposizione al piano americano e così pure ha fatto l'Olp mentre uno sciopero generale nei territori occupati e a Gerusalemme Est ha accolto il segretario di Stato. Continuano le atrocità dei soldati: in due giorni sei morti tra cui una bimba di 4 mesi uccisa dai gas.

DAL NOSTRO INVIATO
MAURO MONTALI

GERUSALEMME. Tra un diffuso scetticismo dell'opinione pubblica e l'ennesimo «gran rifiuto» del premier Yitzhak Shamir, il segretario di Stato americano George Shultz, di cui va apprezzato comunque lo sforzo, ha trascorso le prime ore in Israele di questa sua nuova missione di pace. «Il copione è lo stesso dell'altra volta», ha commentato a caldo un osservatore. «Non per certi aspetti, è anche peggio. Almeno a fine febbraio l'iniziativa Usa aveva smosso le acque costringendo Shamir all'ambiguità. Stavolta le posizioni sono già consolidate. Il capo dell'esecutivo ha pronunciato un no, chiaro e netto, subito».

Non si capisce, a questo punto, quali margini di manovra abbia Shultz nella regione. Probabilmente ha deciso di giocare di sponda. Ma sinceramente non si vede quali appoggi possa ricevere tra oggi e domani ad Amman e soprattutto a Damasco e al Cairo. Il «nodo» palestinese, infatti, non è stato affatto risolto. Ancora l'altra sera all'aeroporto Ben Gurion di Tel Aviv il responsabile della politica estera americana ha insistito sulla delegazione giordano-palestinese al tavolo delle trattative. Ma sia l'Olp da Tunisi che il presidente egiziano Mubarak gli hanno risposto picche. Finché l'Organizzazione per la liberazione della Palestina, come c'è il tempo dell'America, non si interdice gli sforzi di Shultz sono destinati ad essere vanificati: ecco la sostanza delle due risposte. E perfino un palestinese moderato come Hanna Siniora ieri ha dichiarato: «Se il segretario americano vuole incontrare i palestinesi sa quale è l'indirizzo». Sia a Gerusalemme Est



Giornata di scontri nei territori occupati: qui a lato, pattuglia israeliana nelle vie di Ramallah, in Cisgiordania; sotto, l'incontro tra Shultz e Shamir

ma sempre ci ha pensato ancora Shamir che in un discorso, dopo aver duramente criticato la Casa Bianca e il Dipartimento di Stato per aver incontrato a Washington i due esponenti del Consiglio nazionale palestinese, ha affermato che «le divergenze sul piano di Shultz sono tali da poter essere risolte non dal governo ma direttamente dal popolo». Come dire: fino a dopo le elezioni (anticipate? Il Likud, che in questo momento si sente forte, secondo voci le vorrebbe a luglio) non se ne parla.

Il gioco sulla pelle dei palestinesi, dunque, continua. E bisogna segnalare, di nuovo, un bilancio drammatico degli scontri che sono proseguiti sia nel giorno di Pasqua che ieri. In due giorni ci sono state sei vittime. O forse addirittura sette. Le autorità israeliane, infatti, fino a ieri non confermano la morte di una neonata di 4 mesi deceduta in seguito al lancio di gas lacrimogeni. Ma sulle altre cinque non ci sono contestazioni. Un cartello impuntivo.

«Abbondanza» dunque di espressioni «fiduciose». A mettere i punti sulle «a» comunque ci ha pensato ancora Shamir che in un discorso, dopo aver duramente criticato la Casa Bianca e il Dipartimento di Stato per aver incontrato a Washington i due esponenti del Consiglio nazionale palestinese, ha affermato che «le divergenze sul piano di Shultz sono tali da poter essere risolte non dal governo ma direttamente dal popolo».

Un altro gravissimo episodio è successo nel campo di Bire, nelle immediate vicinanze di Ramallah. Una pattuglia di militari israeliani ha «sepolto vivo» un ragazzo. Lo hanno coperto di sassi e sabbia. E il c'è rimasto per tre ore. Poi quando i soldati sono andati via le donne del villaggio lo hanno tirato fuori. Ora è in gravi condizioni all'ospedale.

Un altro gravissimo episodio è successo nel campo di Bire, nelle immediate vicinanze di Ramallah. Una pattuglia di militari israeliani ha «sepolto vivo» un ragazzo. Lo hanno coperto di sassi e sabbia. E il c'è rimasto per tre ore. Poi quando i soldati sono andati via le donne del villaggio lo hanno tirato fuori. Ora è in gravi condizioni all'ospedale.

Mitterrand
sollecita
sanzioni
contro Pretoria

L'assassinio di Dulcie September, la rappresentante dell'Anca uccisa a Parigi la scorsa settimana, rende più scottante la questione di sanzioni economiche contro il Sudafrica: lo sostiene il presidente francese François Mitterrand (nella foto). Mitterrand, in un'intervista radiofonica, ha precisato però di essere contrario a una rottura dei rapporti diplomatici con Pretoria. Sull'omicidio di September, Mitterrand ha detto di non poter affermare nulla di concreto, anche se - ha aggiunto - «la mia intuizione mi dice qualcosa», in base ai «sospetti sul regime di Pretoria che ho da molto tempo».

Londra:
sgominata
rete spionistica
est europea?

si è limitata a dire che l'uomo, che si faceva chiamare Erwin Van Haarlem e ha 42 anni, è ancora sotto interrogatorio. E non ha aggiunto altro, salvo confermare che l'arresto è stato effettuato in base alla legge sui segreti di stato. Nell'appartamento che l'uomo occupava da due anni a Londra gli agenti hanno sequestrato sacchi di documenti. Un portavoce del Foreign Office ha detto che l'uomo - che secondo il quotidiano avrebbe chiesto subito dopo l'arresto di mettersi in contatto con l'ambasciatore del Sudafrica - non faceva parte della delegazione di Praga presente a Londra.

Willy Brandt
da ieri
a Mosca

È giunto ieri a Mosca Willy Brandt, (nella foto), presidente onorario del partito socialdemocratico tedesco e presidente dell'Internazionale socialista. Brandt è accompagnato da Egon Bahr, della presidenza della Spd e da Johannes Pronk, vice-presidente della partito olandese del lavoro. All'aeroporto la delegazione è stata ricevuta da Anatolij Dobrynin, membro della segreteria del Cc del Pcus e da Vladimir Cogliadin, primo responsabile del dipartimento internazionale del comitato centrale del partito. La Tass, nel suo annuncio, non ha però precisato la durata, né l'agenda della visita. Secondo agenzie di stampa occidentali, comunque, Brandt dovrebbe incontrare anche Mikhail Gorbaciov.

Battuta d'arresto
nei negoziati
fra sandinisti
e contras

I ribelli nicaraguensi hanno deciso di rinviare al 12 aprile prossimo un nuovo incontro con il governo sandinista che era stato fissato inizialmente per mercoledì prossimo. In base ai recenti accordi di Sapoia, i contras hanno giustificato il rinvio dicendo che il governo sandinista «ha violato gli accordi per non aver liberato il numero di prigionieri che essi avevano richiesto. Ma proprio dai contras - stando almeno alla testimonianza del corrispondente del quotidiano governativo «Nuevo diario» - sarebbe venuta un'aperta violazione della tregua: una colonna di circa 70 contras avrebbe attaccato una pattuglia sandinista uccidendo due soldati e ferendone altri tre.

Carlucci in India
accolto
dall'eco
di attentati

Carlucci (nella foto) era appena arrivato a Nuova Delhi, seconda tappa del suo viaggio che lo ha già portato in Marocco, per una visita ufficiale in India, ma ad accoglierlo è stato l'eco di tre esplosioni avvenute nel centro culturale americano di Nuova Delhi. Nell'edificio è scoppiato un incendio ma non vi sarebbero vittime. Il segretario alla Difesa Usa, nei suoi tre giorni di visita, avrà colloqui con il premier indiano Rajiv Gandhi e con il suo collega Krishna Chandra.

Colombia
contadini
uccisi
durante una festa

Trentatré contadini che partecipavano ad una festa pasquale sono stati assassinati da un gruppo di otto uomini mascherati. Il fatto è avvenuto la scorsa notte nella piccola località di Mejor Esquina, nel municipio di Buena Vista, nel nord della Colombia, al confine tra gli stati di Córdoba e Antioquia, dove sono molto intense le azioni dei guerriglieri ma anche l'attività dei trafficanti di stupefacenti. Il governatore del dipartimento, José Gabriel Amín, ha dichiarato oggi che 21 cadaveri sono già stati identificati ma il numero totale delle vittime non è ancora definitivo. Secondo quanto è stato riferito da un testimone, Segundo Benítez, sopravvissuto alla sparatoria, il gruppo di assassini si è autodefinito «Los magníficos» ed ha dichiarato che l'aggressione è stata una «operazione di uno squadrone anticomunista».

VIRGINIA LORI

Usa, oggi vota il Wisconsin

Più tesa la sfida tra Jackson e Dukakis

WASHINGTON. Lunedì, «caucus» in Colorado; oggi una «classica» delle primarie: la sfida di metà stagione nel Wisconsin. Seguiranno in questo mese le primarie di New York il 19, e della Pennsylvania il 26: in tutto, verranno scelti il venti per cento dei delegati democratici. Elemento saliente, la parità di fatto, per numero di delegati, tra Mike Dukakis (646) e Jesse Jackson (643). Jackson ora deve aver conquistato il maggiore slancio. Sabato, alle primarie delle Isole Vergini, piccolo arcipelago nel Mar dei Caraibi, amministrato in parte dagli Stati Uniti e in parte dalla Gran Bretagna, Jackson ha stravinto, con 634 voti su 671 votanti. Ma oltre al prevedibile risultato di questa consultazione, visto che la popolazione delle Isole Vergini è quasi tutta di colore, il messaggio di Jackson è soprattutto di un «voto sicuro» sulla droga e sulla «violenza economica» dell'amministrazione Reagan, stanno attirando un numero sempre maggiore di elettori bianchi. Domenica, a Denver, ha insistito che «qualcosa sta succedendo», e ha paragonato Martin Luther King a Cristo e il presidente Reagan a Fozzo Pilato. Con il suo rivale Dukakis, in Colorado, una delle lotte decisive è quella per conquistare i voti scandinavi, i quali danno alla pari. Sia in Colorado che in Wisconsin, Jackson ha attirato molto più gente di Dukakis, anche se in Wisconsin Dukakis (che però già pensa al voto ebraico di New York, e domenica ha difeso Israele) conduce nel sondaggio con il 43% contro il 35 di Jackson. Ma una vittoria nel primo Stato potrebbe dare una spinta a Jackson, a meno che i risultati non si vengano a sapere troppo tardi. □ M.L.R.

La tregua è già saltata Irak e Iran riprendono la «guerra delle città»

DUBAI. Non è durata neanche tre giorni la tregua nella «guerra delle città» fra Iran e Irak: un missile lanciato da Teheran ha colpito ieri la città di Kirkuk, ma aviogetti irakeni avevano già bombardato il giorno di Pasqua le città iraniane di Tabriz e Isfahan, e contro quest'ultima un missile «Scud» è stato lanciato ieri pomeriggio. Appare quindi destinato a restare senza esito il nuovo appello del segretario generale dell'Onu, Perez de Cuellar, ai belligeranti perché si astenessero di riprendere i raid contro obiettivi civili.

Come si ricorderà, Baghdad aveva annunciato una tregua unilaterale di tre giorni da giovedì sera, in concomitanza con la visita in quella capitale del premier turco Turgut Ozal (che è ripartito per Ankara domenica); Teheran aveva annunciato venerdì la decisione di accettare l'appello di tregua già rivolto, allora, da Perez de Cuellar.

Il comando irakeno sostiene di aver colpito, a Tabriz e a Isfahan, due raffinerie di petrolio, mentre Teheran afferma che sono stati bombardati quartieri residenziali; e lo stesso dicasi per il missile iraniano caduto su Kirkuk alle 9.59 (locali) di ieri mattina. Ora entrano in gioco i missili anticarro e i missili missilistici irakeni dal 29 febbraio in poi, fissandolo in 1.145 morti e 4.000 feriti fra la popolazione civile. Secondo fonti curde, inoltre, 400 civili della zona di Halabja (la città bombardata con i gas) sarebbero stati uccisi dopo essere stati catturati dalle truppe irakeni.



Una delle ultime immagini di Martin Luther King

Martin Luther King, «il più pericoloso dei neri»

WASHINGTON. Tra teste cotonate e glassate di lacca, mamme interpretate da travestiti e sinistri proprietari di luna park, ci viene servito questa stagione l'omaggio più paradossalmente autentico alla vita e al pensiero di Martin Luther King. È nel nuovo film-culto «Hairspray» di John Waters: l'eroina Tracy Turnblad, adolescente sovrappeso ma vincente, viene arrestata per dimostrazioni pro-integrazione; la sua amica Penny Pingleton s'innamora di un ragazzo nero. Ma c'è un lieto fine: i cattivi razzisti (verso i neri e i grassi) vengono puniti, le due protagoniste vivono felici coi rispettivi amori. Quasi alla lettera, il «sogno» di King, quello raccontato (netto stesso anno in cui si svolge il film, il 1963) davanti al Lincoln Memorial alla fine della marcia su Washington, a 250mila bianchi e neri: quello di vederli, i bianchi e i neri, «lottare pacificamente insieme contro le ingiustizie». Ma «Hairspray» è un film allegramente surreale;

nella realtà, bianchi e neri americani non si sono mai integrati quanto King sperava; e proprio quell'anno, e quella marcia, furono fonte di infiniti guai per King. Prima, il presidente Kennedy aveva cercato in tutti i modi di cancellare la marcia, sostenendo che «ci volevano le leggi, non spettacoli» (in ogni caso, per la prima volta, in una manifestazione del genere la polizia non usò i cani, tratto distintivo della brutalità razzista dei poliziotti del Sud); e, dopo la marcia, all'Fbi si tenne una riunione lunga nove ore, con un tema evidentemente scelto dal capo di allora, il famigerato J. Edgar Hoover: «Come neutralizzare King». Fu l'inizio di una persecuzione continua durata cinque anni, fino a sui assassinio di King con due colpi di fucile: microfoni piazzati nelle camere d'albergo (e diffusione di nastri registrati di incontri di King con donne che non erano sua moglie - uno dei non moltissimi lati in comune, se si dà retta al pettegolezzo, con il suo discepolo Jesse Jackson), con sorveglianza fisica e fotografica. Per Hoover, King era «il più pericoloso nero del 1963», il settimanale Time lo aveva scelto come uomo dell'anno. Hoover aveva commentato che «quelli di Time avevano dovuto leggere a fondo nella spazzatura per venir fuori con questa scelta». Sempre Hoover aveva anche cercato di dissuadere università a dargli lauree ad honorem, chiesto alla Fondazione Ford di fermare un finanziamento di tre milioni di dollari, e chiesto a membri del gover-

no britannico di snobbare King dopo che aveva vinto il Nobel per la pace nel 1964. E aveva lanciato due piani anti King: per reclutare e fomentare i provocatori neri e per ingaggiare altri settanta neri per ottenere informazioni su attività del movimento per i diritti civili.

La strategia di Hoover fu, in parte, un successo: contribuì a minare il movimento non violento di King (che a sua volta si era ispirato a Gandhi). I neri più radicali cominciarono a chiamarlo «strumento del sistema». E l'attivismo di King

non poté molto contro il montare della rabbia nei ghetti, dove sembravano più congeniali gli slogan delle pantere nere. E mentre King espandeva la sua attività politica (dal '66, anche con le proteste contro la guerra nel Vietnam), da Harlem a Los Angeles, a Detroit (la peggiore del secolo in America: 43 morti, 324 feriti) si accendevano le rivolte.

Non erano, queste rivolte, nei suoi piani. Pastore battista, libero docente in teologia, King sapeva la ribalta a 26 anni, organizzando una protesta pacifica: il boicottaggio degli autobus segregati di Montgomery, Alabama. E quella volta, sotto l'accusa di aver guidato a trenta miglia all'ora dove il limite era venticinque, King fu arrestato. Gli sarebbe successo infinite altre volte. Ma l'anno dopo, 1956, la Corte Suprema dichiarò incostituzionale la segregazione sugli autobus. King era diventato un leader: nel '57, fu eletto presidente della Southern Christian Leadership Conference. Teneva discorsi, scriveva. Nel '59, andò per un mese in India, su invito del primo ministro Nehru, per studiare le tecniche della non violenza. Nel '60 tornò nella sua città natale, Atlanta, ma in ottobre venne condannato al carcere con un cavillo, e liberato solo dopo l'intervento di Robert Kennedy, che dirigeva la campagna presidenziale del fratello John (ma che poi, come ministro della Giustizia, autorizzò le attività di Hoover). King continuò a organizzare

marce e a venire regolarmente arrestato, in tutto il Sud. Nel '64, a giugno, King venne arrestato in un ristorante in Florida in quanto «ospite non gradito»; a luglio, però, assistette alla Casa Bianca alla firma del Civil Rights Act, Atto dei diritti civili, da parte del presidente Johnson. E a dicembre, andò a Oslo a ricevere il premio Nobel. Il '65 fu l'anno della storica marcia da Selma a Montgomery; ma anche di violenze e omicidi di militanti. In quegli anni, intanto, continuò a salire la tensione anche all'interno della comunità nera, tra non violenti e gruppi più estremisti. E quando, il 4 aprile '68, King venne assassinato a Memphis, nel Tennessee, i ghetti di centodieci città americane esplosero. La rivolta più grave, nella capitale. Dove oggi, vent'anni dopo, si vedono ancora le rovine, e si discute accanitamente su quante possibilità abbia di entrare nella storia americana un altro nero di nome Jesse Jackson.



«Ginnastica» antiterrorismo a Seul per le Olimpiadi

I timori di attentati terroristici in Corea del Sud durante lo svolgimento delle Olimpiadi nel prossimo mese di settembre hanno indotto le autorità a disporre severissime misure di sicurezza. Mille uomini di un'unità speciale dei servizi di sicurezza vigileranno su tutti i principali luoghi di svolgimento dei Giochi, sulle residenze degli atleti, ed ovviamente anche sull'aeroporto di Seul. Le esercitazioni del gruppo antiterrorismo sono già in corso. Alcune sono particolarmente spettacolari, come quella che mostra la foto: uomini mascherati si addentrano a calarsi per mezzo di funi nel minor tempo possibile giù dai tetti dello stadio fin sugli spalti.

Improvvisa visita a Kabul
Due giorni di colloqui fra il ministro ed il leader afgano.

Un ritiro unilaterale?
Le truppe sovietiche partirebbero lo stesso ma in tempi più lunghi

Shevardnadze discute con Najib che fare se fallisce Ginevra

Shevardnadze a Kabul esamina con Najibullā le «varianti» del ritiro sovietico in caso fallisca il negoziato di Ginevra. Ma i giochi non sono ancora fatti. L'alleanza dei sette di Peshawar appare preoccupata di eventuali «cedimenti» di Islamabad. Il ritiro avverrà comunque, anche senza la garanzia americana, ma in tempi e con modalità «più convenienti» a ridurre al minimo i rischi per Najibullā.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIULIETTO CHIESA

MOSCA Il viaggio di Shevardnadze a Kabul, domenica e lunedì, conferma lo sviluppo della stringente iniziativa politico-diplomatica del Cremlino per giungere alla soluzione del problema afgano. Appena giunto nella capitale afgana il ministro degli Esteri sovietico ha dichiarato che la sua parte sta facendo «tutto il possibile» per concludere in porto il negoziato di Ginevra (segno che non tutte le speranze sono abbandonate), ma che, di fronte alla «posizione non costruttiva del Pakistan e degli Usa» e alle «serie difficoltà intervenute», si presenta la «necessità di valutare e concordare con la direzione afgana le diverse varianti di azione, in tutti i loro aspetti, nel caso che il processo ginevrino non conduca ai risultati desiderati».

È quanto già aveva concluso il Politburo del Pcus la scorsa settimana, ribadendo la decisione del ritiro delle sue truppe ma mettendo in guardia Islamabad e Washington che, senza garanzie da parte loro, esso avverrà con modalità decise autonomamente da Mosca e Kabul, secondo le proprie esigenze. In realtà l'offerta del Cremlino si è spinta fino a proporre un'«intesa a tre» - con il Pakistan, anche senza gli Stati Uniti - ma ben sapendo che si trattava di una variante con possibilità pressoché nulle. Buona quindi solo per mostrare la totale disponibilità sovietica ad un accordo Islamabad, dal canto suo, attende segnali da Washington mostrando qualche segno di preoccupazione e molta incertezza, mentre a Ginevra il negoziato resta in posizione di stallo.

L'ultimo bastone tra le ruote lo ha ficcato infatti Reagan con la richiesta della cessazio-

ne «simmetrica» degli aiuti militari di Mosca a Kabul e di Washington ai «sette» di Peshawar. I sovietici rispondono che questa richiesta è stata avanzata all'ultimo momento (nei documenti concordati essa non era presente), come la precedente pretesa pakistana di un governo di transizione da mettere in piedi a Kabul in parallelo con l'avvio del ritiro delle truppe sovietiche. È chiaro che a Washington si sta facendo di tutto per impedire la conclusione di Ginevra. Inoltre - scrive la Tass - non vi può essere alcuna «simmetria» visto che i rapporti tra l'Urss e l'Afghanistan sono definiti da accordi statuali, tra paesi rappresentati all'Onu, mentre i ribelli di Peshawar non hanno status giuridico. Quali siano le «varianti» che Shevardnadze ha discusso con Najibullā non è stato reso noto ma indiscrezioni lasciano trapelare che il ritiro potrebbe avvenire in tempi più diluiti, dando modo ai sovietici di ventilare, nel frattempo, se Islamabad aumenterà l'aiuto alle formazioni ribelli o se la loro attività militare verrà frenata.

In ogni caso Gorbaciov appare convinto che il governo di Kabul sia in grado di reggere, in un lasso di tempo più lungo, all'eventuale offensiva



Eduard Shevardnadze, ministro degli Esteri sovietico (a sinistra nella foto), alla sua partenza ieri per Kabul

militare dei ribelli, anche senza l'intera forza del contingente militare sovietico. E questa convinzione, seppure inesperta, appare essere anche alla base del voltafaccia americano. Ma i giochi appaiono ancora fluidi. Lo dimostra la preoccupata dichiarazione del presidente dell'alleanza dei sette, Gul-

Alla sua seconda assise
Un congresso «vero» e i saluti di Mitterrand per Sos-Racisme

Un Congresso vero e proprio, come fosse una organizzazione politica già formata. E, in apertura, un messaggio d'augurio accolto da applausi scroscianti, quello di François Mitterrand. Il capo dello Stato, candidato alla rielezione, ha salutato «la generosità e la sete di giustizia» dei giovani di Sos-Racisme, riconoscendo loro il merito «di aver dato un nuovo volto ai principi di fraternità».

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIANNI MARSILLI

PARIGI Unica organizzazione giovanile radicale e dotata di un certo seguito nella società francese, Sos-Racisme ha tenuto nel corso del week-end pasquale il suo secondo Congresso. Meno spontanea, più organizzata, Sos ha ribadito il carattere civile delle proprie finalità, pur senza evitare di misurarsi con la prossima scadenza elettorale. Le migliaia di giovani che vi aderiscono non appoggeranno esplicitamente alcun candidato particolare, godranno della più piena libertà di voto, ma si dichiarano pronti ad essere recuperati da tutti nel momento in cui si tratti del tema dell'«uguaglianza». Si tratta, nell'88, di passare «dalla battaglia contro alla battaglia per», bisogna costruire una associazione militante strutturata, dotata di una colonna vertebrale ideologica che si manifesti in concreti «atti» e «propositi». Sulla base di questo intento Sos ha elaborato una piattaforma di sei punti, ispirata tutti alla ragion d'essere antirazzista e democratica dell'organizzazione. Al primo punto, il miglioramento delle condizioni di soggiorno degli stranieri. Poi la riforma del codice di nazionalità, nuove regole per la partecipazione degli stranieri alla vita comunitaria, la creazione di un'alta autorità di polizia contro le cre-

Filippine
Evadono altri golpisti

MANILA Proseguono in tutte le Filippine le ricerche di Gregorio «Gringo» Honasan, il leader del tentato colpo di Stato dello scorso agosto fuggito sabato con 14 addetti alla sua sorveglianza dalla nave sulla quale era tenuto prigioniero. Altri quattro militari detenuti per il loro coinvolgimento in complotti contro il presidente Corason Aquino sono intanto scomparsi dalla prigione della base aerea di Villamor. Il portavoce militare Oscar Florendo ha riferito che le forze armate hanno ricevuto varie segnalazioni della presenza di Honasan a Manila e nelle isole di Luzon e Mindanao, ma le ricerche non hanno finora dato alcun frutto. Florendo ha inoltre smentito il senatore Juan Ponce Enrile, l'ex ministro della Difesa coinvolto anch'egli in un tentativo di colpo di Stato, secondo il quale i militari avrebbero fatto irruzione nella sua residenza della provincia di Batangas domenica, alla ricerca di Honasan. Il portavoce delle forze armate ha detto che non esiste alcuna prova che la fuga dell'ex tenente colonnello sia stata favorita da stranieri.

Bhopal
Condannata la «Union Carbide»

NEW DELHI La multinazionale americana «Union Carbide Corp» dovrà versare entro due mesi la somma di 192 milioni di dollari, più di 230 miliardi di lire, a titolo di indennizzo e interessi, alle vittime della catastrofe di Bhopal, in India, dove morirono 2850 persone e migliaia rimasero ferite, anche con gravi lesioni. Lo ha deciso, secondo quanto riporta l'agenzia di stampa «Pit», l'alta corte dello Stato indiano del Madhya Pradesh, dov'è avvenuta la sciagura. Il colosso chimico americano era stato già condannato in dicembre dal tribunale di Jabalpur, nello stesso Stato, a pagare 280 milioni di dollari a titolo di aiuto temporaneo. Poco disponibile a riscattare questa somma, la Union Carbide aveva fatto ricorso presso l'alta corte del Madhya Pradesh, ottenendo uno «sconto» di 50 milioni di dollari. Il disastro di Bhopal avvenne nel dicembre dell'84, a causa di una fuga di gas tossico dai giganteschi stabilimenti chimici addossati alla cittadina, per l'inesistenza delle misure di sicurezza. Almeno mezzo milione di persone ha richiesto il pagamento dei danni.

La Pravda «ritocca» il giudizio sugli avvenimenti di Sumgait
Denunciate insufficienze ma anche azioni di sobillatori

«Nel Nagorno, diritti violati»

La «Pravda» torna sull'argomento Nagorno-Karabakh correggendo la linea e riconoscendo che il governo azerbajgiano ha violato «elementari interessi e diritti» della maggioranza armena della regione. Si ammette che la gente non crede alle informazioni ufficiali ma si denunciano i «sobillatori» che hanno diffuso «voce» incontrollate, favorendo l'azione incendiaria delle radio occidentali.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

MOSCA Mentre i giornali sovietici lasciano trapelare in forme indirette che la situazione nel Nagorno-Karabakh continua ad essere difficile, con le fabbriche semideserte e gli animi ancora accesi, la «Pravda» torna sull'argomento con un ampio articolo (a firma Vasilkov e Ovcarenko) che in alcuni punti corregge vistosamente il precedente commento di lunedì scorso (quello con tre firme, di cui una - come venne poi ammesso - apposta senza il consenso del proprietario).

Viene ripetuta, anche in questo caso, la denuncia dei «metodi della democrazia di strada», dei «tentativi di premere sui poteri dello stato con manifestazioni e scioperi». Ma si ammette che «la maggior parte della gente è scesa nelle piazze spinta da insufficienze nella vita economica e sociale, nell'educazione internazionale, nei problemi ecologici, accumulatisi per anni». Anche l'insostenibile equidistanza mantenuta in precedenza viene in parte abbandonata. Risulta infatti che la redazione della «Pravda» di Baku è stata inondata di telefonate di protesta di azerbajgiani per l'articolo, apparso sulla «Izvestija» del 29 marzo, che denunciava le violazioni dei diritti della popolazione armena in Azerbajgjan, e, in particolare, nel Nagorno-Karabakh. L'organo del Pcus si pronuncia questa volta apertamente: «È noto a tutti che tanto attualmente, quanto negli anni della stagnazione, gli organismi dirigenti dell'Azerbajgjan ostacolano l'iniziativa dei lavoratori della regione autonoma del Nagorno-Karabakh, che nella regione non ci sono abbastanza fabbriche per consentire alla gioventù locale di inserirsi, che solo con il consenso dei ministri repubblicani possono essere nominati perfino gli specialisti di medio livello, che è insufficiente la quantità non solo di letteratura in lingua armena, ma anche dei libri di testo che perfino i programmi di scambio culturale con l'Armenia i dirigenti locali dovevano sottoporli all'approvazione del governo repubblicano di Baku. Forse che questi fatti non confermano la violazione dei diritti elementari della parte fondamentalmente della popolazione del Nagorno-Karabakh?»

Emerge ripetutamente dal commento della «Pravda» anche una circostanza assai sensibile: che la gente non crede alle notizie dei mass media ufficiali. Il giornale si difende: «Ogni

racconto da incubo» prima di giungere sulla pagina del giornale, vengono accuratamente verificati». Ma la gente replica: «Non crediamo alla stampa, voi non dite la verità». La spiegazione di questo il giornale la trova nelle «voce», diffuse dai «sobillatori» (è questo il titolo dell'articolo). Sia da quelli interni che dalle stazioni radio occidentali. Presi di mira e indicati per nome sono tre dei «portavoce» che hanno sostanzialmente informato per quasi un mese la stampa mondiale: Parur Airikjan (uno dei capi nazionalisti armeni), Serghii Gngonanz (direttore della rivista non autorizzata «Glasnost») e Igor Muradjan (che il giornale definisce «uno dei leaders dell'ex comitato Karabakh»). Eppure lo stesso giornale ammette che non sono soltanto loro ad aver diffuso versioni più o meno contrastanti con quelle ufficiali, sia su quanto è avvenuto in Armenia, sia sui tragici fatti di Sumgait. Viene riferito, ad esempio, di una riunione svoltasi nella sede della rappresentanza armena a Mosca dove gli stessi giornalisti della «Pravda» hanno potuto ascoltare

Roma-Mosca
La Pravda: «Dialogo mai così aperto»

MOSCA I cambiamenti nel dialogo italo-sovietico sono stati definiti «veramente consistenti» dal commentatore politico della «Pravda» Jurij Zhukov, che in quanto deputato del Soviet supremo (il «Parlamento» bicamerale dell'Urss) si è recato recentemente in Italia con una delegazione ufficiale. Il dialogo tra i due paesi «mai prima d'ora è stato così aperto, interessato e costruttivo come adesso», scrive Zhukov. La delegazione sovietica è stata accolta con interesse letteralmente a tutti i livelli, indipendentemente dal partito di appartenenza di questo o quell'interlocutore», scrive il giornalista, sottolineando che ciò accade grazie all'importanza che in Italia viene attribuita alla «Perestrojka».

A favore del «risanamento» delle relazioni internazionali, e con apprezzamento delle iniziative sovietiche, hanno parlato, secondo Zhukov, il presidente Cossiga, il presidente del consiglio uscente Goria, il capo della diplomazia Andreotti, Nide Iotti, Giovanni Spadolini, i presidenti delle commissioni Esteri di Camera e Senato (Pecoli e Achilli).

Urss
Nuove critiche a Breznev

La figura del defunto leader sovietico Leonid Breznev continua a essere inattesa e demolita per mesi successivi, senza nemmeno il nome di un drastico alteramento. Dopo essere stato tolto dalla toponomastica ufficiale e dalla nomenclatura delle onorificenze dei dirigenti di ogni grado. L'ex capo del Cremlino era infatti avidissimo di ogni genere di decorazioni, così come la figlia e il genero lo erano dell'oro e dei gioielli di Stato. Breznev «collezionava in modo sfrenato le medaglie», afferma la Pravda. Particolarmente guaste gli sembravano quelle di «Eroe dell'Unione Sovietica», di cui si insignì per ben 4 volte (violando lo statuto), dal suo sessantesimo compleanno in poi. Ma il colpo, secondo la Pravda, fu il conferimento dell'Ordine della Vittoria, senza alcun merito.

Intesa di pace Etiopia-Somalia

ADDIS ABEBA Vento di pace tra Etiopia e Somalia dopo oltre undici anni di guerra strisciante. Secondo un annuncio diffuso ieri dall'agenzia etiopica Ena, i due paesi hanno raggiunto la settimana scorsa un accordo per il ristabilimento di normali rapporti diplomatici (rotti al momento della guerra per l'Ogaden, nel 1977) e per la cessazione delle attività «ostili» dall'una e dall'altra parte. L'accordo costituisce l'ultimo sviluppo del processo avviato nel 1986 con l'incontro «di riconciliazione» a Gibuti fra i presidenti Menghistu e Siad Barre (processo che peraltro sembrava aver segnato una battuta d'arresto) ed è stato firmato sabato scorso a Mogadiscio dai ministri degli Esteri etiopico Berhanu Bahye e somalo Ahmed Mahmud Farah.

L'intesa, secondo la versione fornita dall'agenzia Ena, prevede fra l'altro il ritiro delle truppe distanziate lungo il confine (dove negli ultimi anni c'erano stati frequenti incidenti), uno scambio di prigionieri e l'impegno a «mettere fine alle attività sovversive e alla propaganda ostile nei confronti del proprio vicino». Particolarmente rilevante l'implicito riconoscimento da parte somala del confine attuale fra i due paesi, confine che Mogadiscio aveva sistematicamente contestato rivendicando la «resituazione» dell'Ogaden, abitato da popolazione di stirpe somala. Proprio per l'Ogaden era scoppiata la guerra del 1977-78 approfittando delle difficoltà interne dell'Etiopia, i somali avevano varcato la frontiera ed avevano occupato praticamente l'intero Ogaden arrivando fino alle porte di Dire Dawa ed Harar, ma erano stati poi respinti nella primavera del 1978 in seguito ad una massiccia controffensiva condotta dagli etiopici con il determinante appoggio di forze cubane e sovietiche.

Alla schianta sul confine meridionale la nscontro peraltro per Addis Abeba un aumento delle difficoltà a nord. Nelle ultime 48 ore infatti, i guerriglieri etiopei hanno annunciato di avere occupato la città di Agordat (dopo aver già preso Alabet, Tesseneti e Barentu), mentre il Fronte di liberazione del Tigrai afferma di aver preso il controllo dell'importante centro di Adigrat. Eritrei e tigrini sarebbero in procinto di congiungere le loro forze.



Haile Mariam Mengistu e Mohamed Siad Barre

Rinascita nel n. 12 nelle edicole

- **La nostra storia e le prospettive della sinistra** di Giuseppe Vacca
- **Duecentomila a Roma: il programma delle donne** di Maria Chiara Risoldi
- **Viaggio tra gli intellettuali della perestrojka** di Massimo Boffa
- **La fragile dittatura del telecomando** di Antonio Zollo

Libri di Base
Collana diretta da Tullio De Mauro

LOANO Villa ZITA Pensione familiare
Aperta tutto l'anno
300 metri dal mare - giardino
Mesi invernali prezzi e cucina per terza età
Agevolazione gruppi o lunghi periodi
Tel. 019-669232

Per curare il cancro, salviamo gli Indios
ESSERE secondo natura
Con te, in edicola.

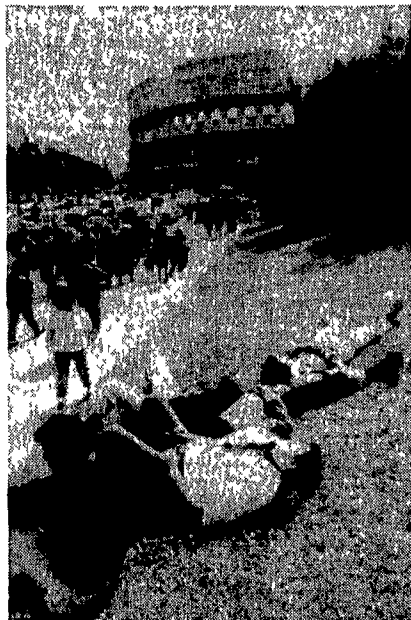
Teramo
Un computer ha anticipato la Pasqua

TERAMO Per «colpa» di un computer, a Teramo la resurrezione di Cristo è stata annunciata con 25 ore di anticipo dalle campane della chiesa del Sacro Cuore di Teramo. Per un errore nella programmazione, che non ha tenuto conto né dell'entrata in vigore dell'ora legale né dei 29 giorni di febbraio a causa dell'anno bisestile, le campane si sono «sciolte» nel pomeriggio di venerdì santo, anziché di sabato poco prima dello svolgimento della processione del Cristo morto. Lo stupore dei fedeli presenti in chiesa per le funzioni della passione è stato grande. Erano affluiti in massa per celebrare la morte di Cristo e sono stati ricevuti da un allegro scampagno. È stato necessario un veloce intervento sul computer che è stato disattivato immediatamente il suono festoso delle campane è cessato.

A Sulmona in provincia dell'Aquila si è invece ripetuta positivamente ieri mattina la tradizione della «Madonna che scappa in piazza», una manifestazione folcloristico-religiosa risalente all'undicesimo secolo, particolarmente attesa quest'anno poiché nella passata edizione la statua cadde a terra durante la sua corsa verso il figlio risorto a causa dello scivolone di uno dei quattro portatori, appartenenti alla confraternita di «Santa Maria di Loreto». Dall'esito della manifestazione i credenti traggono auspici per l'anno. Le edizioni «negative» del 1980 e 1984 (la prima volta la statua cadde, la seconda ebbe difficoltà ad uscire dalla chiesa), vengono collegate dalla popolazione ai terremoti dell'Irpinia e del Parco nazionale d'Abruzzo.

Decine di vittime sulle strade
Quest'anno gli italiani hanno preferito la montagna
Vacanza all'insegna del maltempo

Tutti in coda
E' l'addio al primo grande ponte



Turisti e romani in via dei Fori Imperiali nella giornata di Pasquetta, in alto, due ragazze tedesche sotto il primo sole di Alassio

Tutto secondo il copione della tradizione anche quest'anno. Pasqua e pasquetta all'insegna delle abbuffate, delle gite, delle feste locali e, purtroppo, delle lunghe ed estenuanti code in automobile per il «lento» rientro e degli immancabili incidenti che hanno lasciato sulle nostre strade 12 morti e quaranta feriti. Il tempo, non proprio clemente, ha favorito soprattutto gli amanti della montagna.

Massiccia presenza di stranieri, ma anche di gitanelli casalinghi, a Taormina, Cefalù e nella valle dei tempi di Agrigento. Brutta Pasquetta, invece, per un surlista di Siracusa, che trascinato dal fortissimo vento africano - lo stesso che ha coperto di polvere rossa la Sicilia orientale - è stato salvato in extremis dalla capitaneria di porto.

Bancomat: disagi in vista

Nel prossimi giorni potranno verificarsi interruzioni nel servizio Bancomat in ogni parte d'Italia. Lo ha comunicato la Sip, precisando che il disservizio potrà essere causato dai lavori di ampliamento della rete autostradale che comportano spostamento di cavi delle telecomunicazioni.

Lieve sisma a Siena
Paura ma nessun danno

Momenti di paura a Siena e nei paesi vicini per due scosse di terremoto registrate ieri sera poco dopo le 20, che non hanno provocato alcuna conseguenza per cose e persone. Secondo l'ufficio della Protezione civile della Prefettura di Siena si è trattato di scosse del 4° grado della scala Mercalli con epicentro nella zona tra Ville di Corzano e Sovicille, due località poco lontane dal capoluogo. Molta gente, abitante anche nei piani bassi del centro storico di Siena, ha però sentito le scosse e si è subito riversata per le strade. I centralini dei vigili del fuoco e dell'osservatorio dei Cappuccini di Siena sono stati bloccati da centinaia di telefonate di cittadini preoccupati che chiedevano informazioni.

Allevatore ucciso da toro

Un toro ha caricato un allevatore, Rosario Naselli di 30 anni, schiacciandogli la cassa toracica. L'uomo è morto. L'incidente è accaduto ieri nella stalla di Naselli, a Piano Martino, alla periferia di Regaluto, in provincia di Enna. In un primo momento i carabinieri avevano pensato che Naselli fosse la vittima di un delitto, poi il medico legale ha stabilito le cause del decesso.

Riparte l'inchiesta Valsella

Dopo la breve pausa pasquale riparte l'inchiesta Valsella il sostituto procuratore di Brescia, Guglielmo Ascione, riprenderà oggi gli interrogatori delle persone raggiunte da comunicazione giudiziaria. Come è noto l'azienda è al centro di un presunto traffico di mine tra l'Italia e l'Iraq. Intanto Giovanni Borletti, uno dei titolari della Valsella, ha scritto ai politici locali lamentando la pesante situazione dell'azienda causata dal mancato rinnovo delle licenze ministeriali per la costruzione di mine per l'esercito italiano.

Altri arresti per la giovane sequestrata e drogata

spaccatori che fornirono la dose di eroina iniettata alla ragazza e che le aveva procurato una reazione quasi mortale, e il ragazzo che accompagnò in auto a casa dei D'Ambrosio i fratelli e A.S. Sono finiti in carcere Tonino Giagnacovo, Piersandro Monni, gli spaccatori, e Enzo De Simone.

In vacanza con 10 chili di hashish

Cinque giovani tedeschi, tre ragazzi e due ragazze, sono stati arrestati dai carabinieri a Storo, in val Giudicarie. Avevano con sé dieci chili di hashish. I giovani, diretti verso il lago di Garda secondo gli inquirenti la droga doveva servire a pagare le vacanze.

Sgominata banda del Tir

La polizia ha bloccato la lucrosa attività della banda del Tir, arrestandone sei componenti, mentre altri due sono riusciti a sfuggire. L'ordine di cattura è stato emesso dalla Procura di Bergamo in un mandato contro i fratelli Lorenzo e Carlo Fogliata, Carlo Vezzoli, Geremia Verzeni, Franco Paganì e Agostino Fusaroli, tutti abitanti nella zona compresa tra Milano e Bergamo. La banda ha messo a segno una decina di colpi che hanno fruttato enormi quantità di carne, prosciutti, vini e liquori accumulati in un capannone dei fratelli Fogliata.

Detenuto trovato morto nel carcere di Verona

Un detenuto, Arnaldo Frac-caroli, di 27 anni, è stato trovato impiccato nella sua cella del carcere di Verona. Stava scontando una pena per reato contro il patrimonio. La terribile scoperta è stata fatta domenica mattina, durante il primo giro di controllo delle guardie carcerarie.

GIUSEPPE VITTORI

Milano
Accoltella la moglie che gli sparò

MILANO Vi è stato ieri un nuovo episodio della guerra privata che stanno combattendo fra loro due coniugi originari di Venosa (Potenza), ma da tempo residenti a Milano, Jolanda Cavallo, 42 anni, e Donato Cosima, 53 anni. Sei mesi fa era stata la donna a sparare al marito ed ora lui si è vendicato, accoltellandola. Dopo aver ferito il marito con tre proiettili di pistola la Cavallo era stata arrestata per tentato omicidio, ma era recentemente tornata in libertà. Lei il marito l'ha attesa mentre usciva di casa per andare al suo lavoro di infermiera e quindi l'ha affrontata in piazzale Livia vibrandole tre coltellate e ferendola all'addome, al seno e ad un braccio. La Cavallo è stata soccorra e trasportata al Policlinico dove è stata sottoposta a intervento chirurgico. Il marito, che da quando se ne era andato di casa viveva in un camion, è fuggito ed è ora ricercato.

Trovati per caso da amici e parenti
Tre anziani a Torino muoiono soli a Pasqua

Tre persone anziane - due uomini e una donna - sono morte, sole, nel giorno di Pasqua, a Torino. Tre persone, tre storie diverse, un dato comune: la solitudine della vecchiaia. Sono stati trovati dai vicini, da un parente, da una governante. C'è chi non si è risvegliato al mattino, chi seduto in poltrona, attendeva che qualcuno suonasse alla porta.

TORINO Vecchiaia e solitudine sono il comun denominatore di tre storie torinesi avvenute domenica. Proprio nel giorno di Pasqua tre anziani sono morti nei rispettivi appartamenti dove vivevano da soli. Si tratta dell'ottantenne Palmira Cristoforoni domiciliata in via Borgone, nella periferia nord cittadina, del settantatreenne Virgilio Furegato che abitava in strada Lanzo 255 e del medico in pensione Giovanni Gallo, 71 anni, che viveva, anche lui in solitudine, in un elegante appartamento del centro. Tre punti diversi della grande città, dove, tra gli oltre un milione di abitanti che la popolano sono indubbiamente in molti a vivere e consumare in triste solitudine le loro esistenze. I tre anziani deceduti per cause più o meno uguali, nel giorno di Pasqua, sono stati trovati quasi per caso, da parenti o da amici. Palmira Cristoforoni viveva da tempo sola in città. L'altro ieri, una vicina di casa era andata a trovarla per portarle una fetta di dolce. Lì ha trovata morta, uccisa quasi certamente da un infarto.

Lo stesso crudele «killer» deve aver ucciso il pensionato Virgilio Furegato. Anche lui viveva solo, in un alloggio per fenco della Barriera di Lanzo. Aveva una figlia, sposata che abitava lontano, ogni tanto la donna andava, però, a trovare l'anziano padre. L'altro non ottenendo risposta alle sue ripetute scampagnelle, si è rivolto ai vicini che avevano una copia della chiave di casa. Il padre era ancora nel letto, morto forse ormai da parecchie ore, probabilmente durante il sonno.

Sicilia, erano in gita coi genitori
Due bimbi muoiono in vasche d'irrigazione

Due bambini annegati nel giro di poche ore in due vasche d'irrigazione. È accaduto ieri in Sicilia in due piccoli centri del Catanese e del Siracusano. Entrambi i bambini avevano cinque anni ed erano con i familiari per la classica gita di Pasquetta. È invece finita bene la drammatica avventura di due bimbi in Alto Adige che hanno rischiato di affogare in un fiume ma sono stati salvati da un pescatore.

CATANIA Un bambino, Alessandro Cacciola di cinque anni, è annegato in una vasca d'irrigazione in contrada «Schettino» in territorio di Paternò, a 25 chilometri da Catania. Il piccolo, educando la vigilanza dei familiari assieme ai quali trascorreva la pasquetta in una campagna della zona, si è allontanato mettendosi a giocare vicino alla vasca. I genitori non trovando più il piccolo hanno informato i carabinieri. Dopo qualche ora il corpo di Alessandro è stato avvistato nella vasca colma d'acqua.

Una inchiesta è stata disposta dal pretore per accertare eventuali responsabilità. Un altro bambino è morto in circostanze analoghe nel siracusano Antonino Panarello, cinque anni, figlio di un bracciante agricolo, è annegato dopo essere caduto in una vasca di irrigazione. Mentre trascorreva la giornata di pasquetta con i familiari nelle campagne di Francofonte, il bambino era allontanato dalla comita-

Si apre a Verona la più grande mostra sui vini
Grappe italiane alla riscossa contro «l'invasore» whisky

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

VERONA L'Italia resta la maggior produttrice mondiale di vino, pressappoco un quarto del totale, si risolveva progressivamente dagli scandali del metanolo e adesso si appresta a rilanciare, per intanto sul mercato interno, anche i liquori locali, da più di un decennio sommersi dal whisky scozzese. È questa la maggiore novità di «Vinitaly», la rassegna superspecializzata della Fiera di Verona che quest'anno sarà accompagnata, dal 8 al 13 aprile da un salone apposito per i superalcolici «Distilla».

La produzione italiana di grappe e brandy si è quasi dimezzata nel tempo, attualmente il consumo interno (e-export è irrilevante) è aggirato a 40 milioni di bottiglie di brandy, una trentina di grappe, scesa al terzo posto dopo whisky ed amari. A cosa si pensa per la riscossa? Come sempre, ad una produzione che badi maggiormente alla qualità, a grappe più invecchiate e meno aspre. E, naturalmente, a massicci investimenti pubblicitari. Insomma, bere meno e bere tutti. Uno slogan che potrebbe anche andare d'accordo con i dati sempre più allarmanti sulla diffusione dell'alcolismo in Italia, 17 mila morti l'anno.

Le statistiche più recenti sui consumi di tutte le bevande stabiliscono questa singolare graduatoria, espressa in milioni di litri: 4.450 di vino, 3.400 di acque minerali, 1.320 di bibite, 1.200 di birra, 240 di succhi di frutta, 205 di liquori ed 85 di spumanti. Le statistiche sanitarie aggiungono che in Italia gli alcolisti cronici sono

tre milioni e mezzo. Gli alcoolodipendenti un milione e mezzo. I tassi più alti si registrano proprio nel Triveneto: la mortalità da alcool è di 93 persone su 100 mila in Friuli, 68 in Trentino Alto Adige, 65 in Veneto, dove il troppo bere è la terza causa di morte ed un quarto della popolazione è costituito da bevitori eccessivi. Al punto che la Regione ha stanziato di recente 5 miliardi per un progetto di sostegno degli alcoolodipendenti. Guai però a ricordare questi dati in occasione di rassegne come Vinitaly e Distilla o analoghi convegni tutela dell'alcol e difesa dall'alcolismo sono attività che marciano rigorosamente divise. La giunta provinciale di Trento compera pagine sui maggiori settimanali per sottolineare che «il Trentino è l'unica regione che fa rima con vino». A Verona un concorso di poesie patrocinato dalla Provincia destina al vincitore tanto Valpolicella quanto pesa il vino italiano sponsorizzato con 21 miliardi ministeriali i prossimi Mondiali di calcio. C'è perfino il «vino della pace» prodotto annualmente dalle cantine friulane di Cormons ed inviato ogni primavera ai vani capi di Stato. Senza contare i vini «d'arte», con le etichette disegnate da famosi artisti. L'etichetta più richiesta dai collezionisti? È quella di Erie per un Collio dell'azienda Livon nel Goriziano raffigurante una donna alata seminudata. Appiccicata su 4.200 bottiglie destinate al mercato statunitense, ne ha provocato il blocco nei magazzini di San Francisco troppo audace per la devoluta Usa. Un grafico ha dovuto pazientemente disegnare a mano sulle etichette 4.200 reggiseni.

Straconcorso "Taglia e Vinci."

Incolla la striscia sulla scheda pubblicata domenica scorsa. C'è la possibilità di vincere 23 milioni alla settimana, più 4 superpremi finali "l'Unità ti ristrutturata la casa." Se non hai l'Unità di domenica scorsa, compra quella di domenica prossima. Il concorso ricomincia.

Le schede vanno inviate al seguente indirizzo:
L'Unità - Viale Fulvio Testi 75 - 20185 MILANO
si ricorda che l'indirizzo deve essere completo anche di CAP (codice avviamento postale 20185 MILANO) per evitare ritardi.

L'Unità
Da ricordare tutti i giorni.

**Magistrati
Di sicuro
c'è solo
la polizza**

ROMA Per la responsabilità civile dei giudici si è ormai all'antivigilia della scadenza che rende operanti gli effetti abrogativi del referendum. Decadono le vecchie norme del codice di procedura civile e la legge di riforma, reiteratamente discussa e votata nei due rami del Parlamento, è ferma al Senato a causa del «veto» di socialisti e radicali. Si attende nella giornata odierna un nuovo tentativo dell'ufficio di presidenza di piazza Madama per sbloccare la situazione e consentire un'approvazione «in extremis» del provvedimento.

Qualora tale accordo non fosse possibile, c'è chi invoca un intervento della Corte costituzionale. Secondo il procuratore generale presso la Corte d'Appello di Milano, Adolfo Beria di Argentine, non c'è che da sperare in una pronuncia - in tempi brevi - della Consulta, investita dalla magistratura ordinaria, che induca il Parlamento a metter fine al più presto alla situazione di incertezza.

Sul versante opposto si muove il segretario del partito radicale Sergio Stanzani sostiene l'anticonstituzionalità del testo all'esame del Parlamento, dal momento che abolirebbe qualsiasi responsabilità civile diretta del magistrato. «Se il tradimento verrà perpetrato - conclude - occorrerà pensare subito ad un nuovo referendum abrogativo».

Se tarda a decollare la legge di riforma è già in arrivo la polizza assicurativa per i magistrati esposti, dopo il 7 aprile, alle azioni dirette nei loro confronti. Il costo della polizza varierà dalle 50 alle 200 mila lire. Il massimale considerato dall'Ania (l'associazione che riunisce le compagnie assicuratrici) è pari a 30 milioni di lire. Sarebbero 160 le compagnie italiane in grado di fornire tempestiva copertura ai potenziali clienti.

**I cinque ritornano da De Mita
Da oggi il presidente incaricato
raccolgerà le obiezioni alla bozza
presentata la settimana scorsa**

**«Programma con i buchi»
insistono i socialisti**

Oggi pomeriggio appuntamento con i liberali e i socialdemocratici, domani mattina con i repubblicani e i socialisti: De Mita riprende un nuovo giro di consultazioni. L'obiettivo è quello di giungere all'incontro collegiale che dovrebbe tenere a battesimo il nuovo governo a cinque, ma la bozza di programma ha ricevuto molte critiche. Il Psi insiste: «Vogliamo un programma chiaro».

SERGIO CRISCUOLI

ROMA Quarta settimana di crisi politica. Quella decisa? Forse, chissà, non è detto, vedremo. De Mita il suo calendario di incontri ce l'ha e spera di raggiungere il traguardo continuando: «camminare sulle uova», come ha fatto finora. Craxi ha smesso da po' di minacciare grandi fittate, ma ha già detto che per lui il negoziato è ancora «al palo di partenza». La Malfa nelle ultime ore ha lanciato segnali di incoraggiamento al presidente incaricato, ma alla resa dei conti potrebbe mostrarsi meno diplomatico. I socialdemocratici sono comprensibilmente impegnati nel tentativo di ricostruire un'immagine, mentre i liberali, galvanizzati dalla mini-crisi che sei mesi fa li aveva visti protagonisti, continuano a far scendere dall'alto un loro impegno nel prossimo governo.

Con queste premesse riprende oggi il lavoro per la formazione di un governo a cinque, che con tanti padri putativi non ha ancora neppure un nome per il battesimo di Goria qualcuno inventò il termine «pentacoloro», oggi è richiesto uno sforzo di fantasia nel quale nessuno si è ancora distinto.

La giornata politica di De Mita comincerà alle 16, quando nello studio del presidente incaricato saranno ricevuti Altissimo e gli altri componenti della delegazione liberale. Non è stato previsto un confronto particolarmente lungo, visto che il successivo appuntamento, con Cariglia e i suoi del Psdi, è stato fissato per il 17. E per oggi si chiude. Si continuerà domani, passando sempre dai più piccoli ai più grandi: alle 9,30 sarà il turno della delegazione repubblicana guidata da La Malfa, alle 11 toccherà alla delegazione socialista guidata da Craxi.

Sarà l'ultimo giro di consultazioni prima dell'incontro collegiale che dovrebbe segnare la nascita virtuale del nuovo governo? Questo è ciò che spera De Mita, «con lui tutta la Dc, nelle cui fila la crisi politica ha congelato (col rinvio del congresso) una continuità coerente che prima o poi dovrà pure esplodere, per ridisegnare la geografia interna dello Scudo crociato». Ma sulla bozza di programma discussa la settimana scorsa dal presidente incaricato nel frattempo sono piovute molte critiche: tutti gli aspiranti partner della maggioranza a cinque hanno lasciato quel testo di generosità. Il Psi lo ha anche definito «ambiguo» e in alcune parti scritto «a misura della Dc», cioè inaccettabile. De Mita ha risposto a tutti, con una prevedibile, che è pronto a ricevere suggerimenti e proposte, e si è sentito replicare, con era altrettanto prevedibile, che spetta prima a lui un pronunciamento esplicito sulle cose concrete da fare.

Francesco Colucci, questore socialista della Camera, ieri ha ribadito che il Psi è «disposto ad approvare soltanto un programma chiaro, efficace e riformatore». L'on. Alma Cappiello, responsabile femminile del Psi, incalza: «Quello di De Mita è un elenco di tematiche su cui il futuro governo dovrebbe impegnarsi. Nulla ha detto sulla politica femminile e nessun impegno legislativo ha dichiarato di voler assumere per l'istituzione di organismi di parità». La segretaria liberale ha annunciato che domani ricorderà a De Mita le tre emergenze dell'indebitamento pubblico, della moralizzazione della vita pubblica e della riforma delle istituzioni.

Per il Pci Franco Otioleghi, direttore di *Rinascita*, in un editoriale definisce «preoccupante» il tentativo di rinchiudere nei vecchi e usati confini il processo di formazione della maggioranza, dopo che lo stesso De Mita aveva «posto l'accento sulla responsabilità del pentapartito e sulla necessità di avviare e governare una transizione fortemente segnata dal prevalere della logica dei programmi sul vincolo di schieramento». Intanto Pannella insiste la transizione, dice, potrebbe cominciare da un governo a sette.



Il presidente del Consiglio incaricato Ciriaco De Mita

**Maxi processo bis a Palermo
Da domani giudici
in camera di consiglio
dopo 112 udienze**

PALERMO Al secondo processo di Palermo alla «mafia di provincia» (secondo in ordine di tempo e per il numero di imputati, 81) esaurite le arringhe della difesa, la corte entrerà domani in camera di consiglio per emettere la sentenza. Il dibattimento, che si è svolto nella stessa aula di massima sicurezza attigua al carcere dell'Ucciardone utilizzata per il primo maxi-processo a «Cosa nostra», è cominciato il 27 aprile del 1987 e si è sviluppato in 112 udienze. L'accusa si è basata principalmente sulle rivelazioni del «pentito» Vincenzo Marsala, figlio dell'ex «patriarca» di Vicari (paese a una cinquantina di chilometri da Palermo), «Don» Mariano, ucciso insieme con i suoi tre luogotenenti Vincenzo Vito, Aurelio Ocelli e Francesco Paolo Montalto. La loro «eliminazione» sarebbe stata decisa - sempre secondo l'accusa - dalle cosche «vincenti» della nuova mafia che nella città e nei piccoli centri ad inizio degli anni Ottanta aprì le ostilità per assicurarsi il controllo totale delle attività illecite, in primo luogo il traffico internazionale degli stupefacenti.

Di questi quattro omicidi (Mariano Marsala rimase vittima della cosiddetta «lupara bianca»), il figlio del capomafia di Vicari ha indicato come mandanti Francesco Intile e Salvatore Umina per i quali il pubblico ministero Antonio Gatto ha chiesto l'ergastolo, per i presunti sicari Domenico Dolce e Michelangelo Pravatà sono stati chiesti rispettivamente 24 e 28 anni e dieci mesi, e 28 anni di reclusione per Salvatore Macaluso, accusato di avere preso parte al «summit» di mafia che avrebbe decretato la condanna a morte del boss e dei suoi luogotenenti. Per Vincenzo Marsala, in considerazione della sua «collaborazione alla giustizia», il Pm ha sollecitato una condanna a sei anni di reclusione. La requisitoria, cominciata il 7 gennaio scorso, è stata conclusa il 16 febbraio con la richiesta del due ergastoli e di 77 condanne per un totale di 650 anni di carcere e oltre 650 milioni di multe, e di due assoluzioni, quelle dell'enigmatico libanese Ghassan Bou Cherif e del trafficante egiziano Ardel Aziz Afifi. In particolare per il principe Alessandro Vanni Calvello di San Vincenzo, presunto affiliato a «Cosa nostra», arrestato in seguito alle rivelazioni di un altro «pentito», Totuccio Contorno, il Pm ha chiesto la condanna a nove anni di reclusione. Secondo l'accusa il patrio palermitano avrebbe messo a disposizione dei boss di «Cosa nostra» il suo castello di San Nicola l'Arca, a 40 chilometri da Palermo, per la riunione della «cupola».

Per la parte civile l'avvocato Pietro Milio, che ha rappresentato il Comune di Palermo, ha sostenuto che la vita sociale della città è stata stravolta dal traffico della droga che ha determinato gravi danni alla già instabile economia palermitana creando una «economia nera» parallela e concorrente a quella basata sull'operato dell'imprenditore onesto.

Domani mattina, subito dopo l'apertura dell'udienza, il presidente della Corte Stefano Migliore, il giudice a latere Salvatore Barresi e gli otto giudici popolari abbandoneranno l'aula per ritirarsi in camera di consiglio, appositamente approntata con alloggi in previsione della lunga permanenza. L'emissione della sentenza è infatti prevista per fine mese, comunque non prima di una quindicina di giorni.

Inquirente, ancora 72 ore per decidere

Da oggi a giovedì l'Inquirente consumerà le ultime ore di «pieni poteri» prima di incappare nelle maglie degli effetti abrogativi provocati dal voto referendario. Un calendario intenso per giungere a formulare la relazione per il Parlamento sulla vicenda delle carceri d'oro. La commissione tanto discussa - e travolta da ultimo dal verdetto popolare - vuole evitare un epilogo all'insegna dell'ennesimo insabbiamento.

Quale che siano le vicende parlamentari successive al 7 aprile (si tenta ora di varare una legge-tampone che copra il vuoto operativo fino alla riforma), i commissari sono decisi ad utilizzare a fondo i tre giorni ancora a disposizione.

L'obiettivo è quello di riferire alle Camere, cui spetta la messa in stato di accusa dei ministri il quadro e sin qui assai complesso e contraddittorio, anche se non pare che lo spirito che anima i commissari sia quello dell'archiviazione.

Oggi saranno ascoltati la segretaria di Bruno De Mico, l'imprenditore milanese che ha accusato i ministri, due ex provvidenti alle opere pubbliche di Milano e un funzionario del ministero della Giustizia. Saranno valutati altri documenti e le risultanze dei controlli disposti in varie località.

Nel corso della settimana dovrebbe intervenire inoltre la decisione della Cassazione sul conflitto di competenza venutosi a creare in merito alla titolarità dell'inchiesta sulle carceri d'oro.

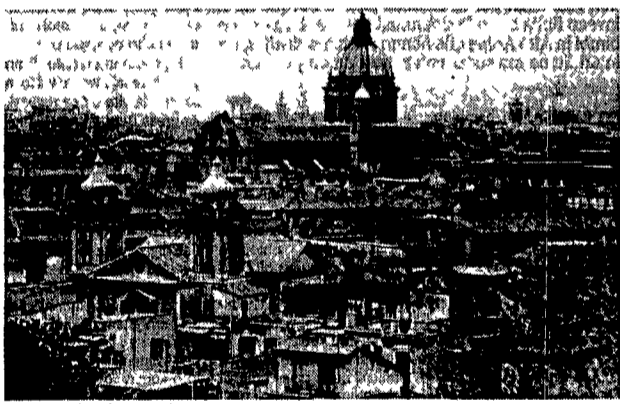
Un conflitto territoriale tra Genova e Milano e, al tempo stesso, tra uffici procura della Repubblica o ufficio istruttoria? La questione si è complicata dopo la decisione dell'ufficio istruttoria del capoluogo ligure di formalizzare l'inchiesta che, avviata dalla procura di Genova, si era già estesa a quella milanese.

ROMA Trascorsa la Pasqua, riprende a San Macuto la grandiosa degli interrogatori sullo scandalo delle tangenti, che vede coinvolti tre ex ministri - Nicolazzi, Danda, Vittorio Colombo - e un nugolo di alti funzionari.

Case più care a Roma e Milano secondo un'indagine Censis

**Un appartamento nel centro storico?
Diventa d'oro se ristrutturato**

Il mattone è diventato d'oro. A Roma un appartamento ristrutturato di 100 mq costa 450 milioni. Le case più care, dopo Roma, si trovano a Milano e a Genova. Continua, dunque, l'espulsione dai centri storici di decine di migliaia di famiglie. Intanto, per domani è stata riconvocata la Camera per il decreto sugli sfratti che decade domani. Se non viene convertito, un vero dramma sociale.



Tetti e cupole nel centro storico romano

CLAUDIO NOTARI

ROMA Mercato degli immobili con il vento in poppa. La «casa è d'oro se il centro è storico» dice una indagine del Censis. Le case del centro ristrutturato a Roma costano il doppio rispetto alla media. Per un alloggio recuperato il prezzo medio è di tre milioni 61.000 lire al metro quadro. A Milano costa il 39% in più, a Genova il 27%.

Le case del centro - sottolinea Giuseppe Roma il coordinatore della ricerca - è un business ma se le sue pietre o quelle vicine sono ricche di storia e ben consolidate con iniezioni di cemento. Ecco perché diventano d'oro a Roma, a Milano e a Genova. Nella capitale informa il Censis, un appartamento del centro storico costa il doppio che a Torino. Per cento metri quadri a Roma ci vogliono 450 milioni. Se è più grande si arriva anche al miliardo.

Se a Roma, a Milano, a Genova i prezzi sono più alti della media a Venezia sono del 91,5% a Bari del 89,8% a Napoli e a Catania del 81,7%, a

Bologna del 80%, per scendere a Torino al 62,1%. Tra le città medie, dove il costo medio è un milione 650.000 lire, il quadro è diverso. Siena è al primo posto con il 30% in più, per cui per un appartamento di cento metri si chiedono 214-220 milioni. Seguono Brescia con il 6,2%, Modena con il 3,1% e Verona con valori di poco superiori alla media. Siamo ad un vero e proprio «boom».

Ma quanto costa il recupero? Per il restauro (la somma da aggiungere al valore originario dell'appartamento) sostiene il Censis - è frequentemente superiore a quella per una costruzione nuova. Ma si tratta sempre di un buon affare visto che, per i centri storici più richiesti, i mattoni degli edifici sembrano d'oro. Ormai una casa al centro di Roma o nella vecchia Trastevere possederla è un prestigioso segno di distinzione per chi ha successo in campo internazionale, come un «piè a terre» a Montmartre.

A spiegare il crescente interesse per una residenza centrale a Roma - dice il responsabile del settore casa del Censis - vi sono molti fattori. Ma vanno analizzati caso per caso. Negli ultimissimi anni sono notevolmente aumentati gli acquisti più che nelle altre zone urbane. Di conseguenza, i valori immobiliari sono cresciuti al centro quando diminuivano alla periferia e viceversa. C'è da dire però che a Roma, Milano, Genova e Bari c'è una «notevole sopravvalutazione del centro storico», con i prezzi troppo drogati. Ma già si paventano fasti de crescenti. Le quotazioni attuali sono troppo alte in città con forti flussi internazionali (Roma, Firenze, Venezia, Siena) e in quelle con forti quotazioni risultano alla portata solo di attività commerciali «forti». I prezzi delle zone centrali risultano anche 4/5 volte superiori a quelli delle zone di periferia. I centri storici si trovano così ad essere dei contenitori di «elevatissima qualità in cui le zone commerciali propongono un rinnovo parziale in contrasto con criteri accettabili di arretrato urbano. Il rinnovo del piano terra finisce per rappresentare il motivo più destabilizzante nelle aree storiche». I vecchi residenti vengono espulsi. Da qui gli sfratti a catena.

A proposito di «fratti» domani alla Camera, dopo la decisione presa dal presidente Nilde Iotti, inizia la discussione e giovedì il voto per la conversione in legge del decreto cambiato dal Senato che ha portato il blocco dal 30 settembre al 31 dicembre '88, estendendolo anche ai laboratori artigiani, ai negozi, agli alberghi, agli uffici. Se il decreto decade nella maggioranza dei casi si dovrà ricorrere alla forza pubblica per le esecuzioni: un grande dramma sociale.

Fondi alle industrie, dal giudice l'uomo chiave

ROMA Entro qualche giorno l'ex direttore generale per la produzione industriale del ministero dell'Industria, Vittorio Barattieri, si presenterà spontaneamente al sostituto procuratore Davide Iori - accompagnato dal suo legale avv. Consolo - per chiarire la propria posizione nell'inchiesta sui presunti illeciti riguardanti l'assegnazione dei «fondi» da parte dello stesso ministero.

L'istruttoria è stata avviata alcuni giorni orsono dopo la presentazione di vari esposti (un primo anonimo, non venne preso in considerazione) che sollecitavano accertamenti sui criteri e sulle modalità di destinazione a determinate imprese di questi finanziamenti. I fondi, ammontanti in totale a circa 4000 miliardi, erano stati stanziati in base alla legge 46 del 1982 per sostenere piccole e grosse industrie che ne avessero fatto richiesta per ammodernare impianti e strutture. Stando a questi esposti - uno dei quali inoltrato dal titolare di una azienda lombarda che è stato già ascoltato dal magistrato - si sarebbe fatto ricorso in più occasioni al versamento di presunte tangenti per ottenere una decisione favorevole ed un agevolazione nel compimento delle necessarie procedure.

Il dott. Iori ha già inviato comunicazioni giudiziarie per concussione allo stesso Barattieri, all'uomo d'affari Maurizio Marrosu ed a Massimo De Cadhillac, azionista di maggioranza della società «Setgene», che cura, fornendo consulenze, gli interessi di quelle imprese interessate agli incentivi stanziati dal ministero. La Guardia di finanza ha già compiuto le prime indagini sequestrando documenti e dischi di computer riguardanti i dettagli di alcune operazioni.

È nell'ufficio di Marrosu che le fiamme gialle hanno trovato il calcolatore elettronico dove sono appuntati i nomi delle aziende che hanno ottenuto il finanziamento e, a quanto pare, anche le tangenti versate. Si tratta dell'ufficio di una società fantasma la Chemiconsult, ospitata in un appartamento di Ciampino alla periferia della capitale. La Guardia di finanza ha confrontato i dati con gli elenchi delle imprese sovvenzionate dal ministero e sta approfondendo alcuni casi. Sono circolati nomi della Fiat, dell'Italtel, dell'Olivetti.

**MILANO
E' PIU'
ANTICA
DI ROMA?**

Scopritelo con Archeo di aprile vent'anni di scavi a Milano e recenti scoperte sconvolgono le origini della città. Archeo ogni mese vi propone articoli, inchieste, reportages. E un dossier: 48 pagine affidate ai migliori specialisti del settore per esplorare insieme ogni volta uno degli aspetti più affascinanti del passato.

Da questo mese i primi articoli delle nuove serie «Popoli dell'Italia antica» e «Monumenti romani»: gli antichi Veneti e il Foro di Roma. E in più il Galata morante e l'Auriga dell'Esquilino, tutto sul restauro dei capolavori in mostra al Museo Capitolino. E ancora «I luoghi del Nuovo Testamento», dossier-viaggio nella Palestina di Gesù di Nazareth.

La direzione scientifica di Archeo è a cura di Sabatino Moscati.

Il tempo nasconde i suoi segreti, scopriteli con Archeo, in edicola.

ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI

Non mi sorprende che sia riesplora, anche nel Pci, una discussione sulla mafia e su come combatterla. Sulla mafia si discute da sempre, anche sull'origine etimologica della parola, e c'è una bibliografia sterminata. Nel Parlamento italiano su questo fenomeno si sono svolti dibattiti di alto o di basso profilo sin dalla sua nascita. Le inchieste sull'ordine pubblico in Sicilia cominciarono subito dopo l'unità d'Italia. Nel 1866, dopo la rivolta di Palermo, una commissione parlamentare indagò a lungo e si discusse animatamente sulle cause di quel sottomovimento considerato da molti di stampo mafioso. I dibattiti parlamentari furono aspri soprattutto nei momenti in cui si decidevano ricorrenze leggi eccezionali, contro le quali si muovevano non solo e non tanto i manutengoli della mafia, ma soprattutto gli uomini più illuminati e culturalmente seri, siciliani o del Nord, perché consideravano quelle misure negative nella lotta contro il sistema mafioso. Studiosi non siciliani di grande ingegno, come Sonnino e Franchetti, hanno indagato sulla realtà siciliana con ricerche e conclusioni pregevoli. È anche vero che da sempre la discussione sulla mafia ha attirato l'attenzione di ciarlatani e mistificatori che hanno fritto e rifritto aria o intorbidato le acque non sempre disinteressatamente. Giorgio Bocca ci sono sempre stati. Il Pci, dopo la Liberazione, ebbe il grande merito di elevare lo scontro e il dibattito sulla mafia, collocandolo con grande forza in un contesto storico-politico che aveva come punto di riferimento il problema siciliano e meridionale nella vicenda dello Stato unitario italiano. Nel Pci la conquista di una linea politica autonoma rispetto alle forti sollecitazioni sicilianiste o radicalizzanti fu faticosa. Le polemiche aspre non risparmiarono Togliatti accusato di non avere pronunciato nei suoi discorsi sulla Sicilia la parola mafia. Eppure proprio da Togliatti, sin dal settembre 1944, con il suo primo intervento sulla Sicilia, il Pci poté dare respiro alla sua difficile battaglia. Anche Li Causi fu più volte calunniato come «colluso» e più recentemente Pio La Torre, prima di essere assassinato, fu bollato come «destror», «istituzionalista» e anche come promotore di «intese» con il personale politico della mafia. Ma lasciamo stare le miserie e vediamo le ragioni per cui si è acceso un dibattito e perché ritengo debba continuare e ampliarsi. Ci sono fatti nuovi che giustificano una riflessione e un confronto? Io penso di sì. Schematicamente indico i punti su cui occorre ragionare: 1) la nuova collocazione della Sicilia e del Mezzogiorno dopo i rivolgimenti che si sono verificati, nell'apparato produttivo e nei centri di potere, a cominciare dagli anni '80. 2) correlativamente riflettere su cosa è stato il pentapartito per il Sud e la Sicilia e su cosa è stato nel Sud e in Sicilia in rapporto alla dislocazione delle forze politiche, ai loro rapporti con i poteri pubblici e ai gruppi economici che si sono rafforzati o indeboliti. 3) i riflessi in Sicilia e nel Mezzogiorno della crisi del sistema politico italiano. 4) il riesplorare della questione morale, nelle sue dimensioni politiche, e il nodo della mafia. 5) i caratteri, per molti versi nuovi, della crisi politica e istituzionale in Sicilia. 6) come e in che cosa ha inciso l'azione giudiziaria negli assetti del potere politico mafioso.

Non è certo questa la sede per un'analisi che tocchi in profondità questi punti ma vorrei dare un senso alle cose indicate. La crescita e la modernizzazione delle fasce alte e anche medie del sistema produttivo italiano nei processi di concentrazione finanziaria non hanno solo accresciuto, anche qualitativamente il divario Nord-Sud ma hanno prodotto altri guasti. Il fatto stesso che in questi anni sul piano nazionale gli equilibri tra il potere politico e quello economico si sono sempre più spostati verso il secondo polo per la crisi del primo e il

Le novità in Sicilia
Il ruolo del sistema finanziario e il riemergere della questione morale

La frana istituzionale
L'azione giudiziaria non è tutto se non c'è un'azione politica e di massa

Più politica contro la mafia

rafforzamento dell'altro, oggettivamente rende più debole l'incidenza del Mezzogiorno e della Sicilia nella vita nazionale. Questo processo, astrattamente considerato, potrebbe spingere le forze economiche più dinamiche del Nord a modernizzare e a unificare il Sud. Non è così. Le forze che nel Sud e in Sicilia hanno potuto legalmente o illegalmente disporre di ingenti capitali in questi anni li hanno convogliati, con un sistema finanziario a scotele cinesi, nei grandi contenitori delle finanze che fanno capo ai potenti. Voglio dire che in questi anni l'economia legale e illegale, del Sud e della Sicilia, è stata una dei serbatoi a cui le grandi cordate finanziarie hanno attinto. È da tenere presente che le cordate finanziarie si intrecciano con quelle editoriali. Quando si fanno i nomi dei cavalieri, degli imprenditori e dei finanziatori di Catania, di Palermo, di Napoli, bisogna sapere anzitutto che non sono tutti la stessa cosa, che non è vero che tutti hanno un rapporto intrecciato con la mafia e la camorra, ma tutti attraverso collaborazioni consorziali o le finanziarie hanno un rapporto di interessi con la Fiat, con il gruppo di De Benedetti e con altri. La Fiat è scesa in campo anche con grandi strutture di progettazione e costruzione. Dire, come è stato detto, che queste strutture sono «pulite» e non accettano protezioni e intrecci mafiosi è una menzogna. E lo è non solo per gli intrecci finanziari. Gli insediamenti della Fiat nella zona di Termini Imerese furono «protetti». L'Eni, azienda pubblica e moderna, a Gela era «protetta» dall'assassino - assassinato Di Cristina che gestiva la mensa e le assunzioni di quella azienda. Il grande costruttore del Nord, Lodigiani, che costruisce dighe in Sicilia, fu arrestato perché non voleva dire ai giudici chi erano i gruppi che lo «protegevano». L'omertà, come si vede, non ha confini. Quando i Bocca suonavano il violino a questi moderni capitani, noi denunciavamo all'Antimafia, con documenti inoppugnabili, queste collusioni. Tuttavia oggi il problema è diverso e quel che volevo dire è che la crescita e la modernizzazione al Nord, così come si è configurata, non provoca e non provocherà al Sud sviluppo e modernizzazione né ad opera di forze locali né per una espansione esterna. Questo significa che se non cambiano le cose le fasce di intermediazione mafiosa potranno riprodursi. Le dimensioni della battaglia sono quindi grandi e nazionali.

La crisi e la debolezza del sistema politico italiano si riflette nel Sud e in Sicilia dove la vita democratica nelle istituzioni è in coma profondo e sembra non avere più capacità di reazione. Le strutture pubbliche che frano anche moralmente nel paese, sprofondano nel Sud. La questione morale che tocca tutto il paese apre nuovi varchi alla criminalità mafiosa che piega più facilmente le istituzioni in Sicilia, a Roma e in Italia. Cosa ha significato il pentapartito in questo quadro è evidente; ma l'analisi deve essere fatta con puntualità. Sulla frana

È giusto riaprire una discussione sulla mafia. In questi anni l'economia legale e illegale, del Sud e della Sicilia, è stata uno dei serbatoi a cui le grandi cordate finanziarie ed editoriali hanno attinto. La questione morale apre nuovi varchi alla criminalità mafiosa. Se non ci saranno

mutamenti significativi nel dare vitalità e capacità di ricambio al sistema politico, la mafia ha vinto ancora. Ma per far questo bisogna saper respingere nello stesso tempo ripiegamenti sicilianisti, suggestioni massimalistiche e moralismi di gente senza morale.

istituzionale voglio ricordare che il Comune di Palermo e la Regione siciliana hanno sollecitato un decreto, ora convertito in legge, per spostare la sede dove si fanno gli appalti dalla Sicilia al governo centrale. La motivazione mi pare chiara: «Non siamo in grado di reggere da soli la pressione dei potenti e del sistema mafioso». A Roma lo sono. L'esperienza della Cassa del Mezzogiorno come centro di infezione è nota e documentata. Non voglio oggi esaminare tutti i risvolti di questa vicenda. Non solo che c'è un rovesciamento politico-culturale se penso alle roventi polemiche, nell'età giolittiana, di Napoleone Colajanni e altri che consideravano essenziale, nella lotta alla mafia, lo spostamento verso gli enti locali e la Regione. Polemica ripresa dalla sinistra e dalla Dc nella lotta per l'autonomia dopo la Liberazione. Io non dico che quella impostazione sia ancora quella giusta rispetto alle tesi centralistiche che ritenevano e ritengono ancora essenziale, nella lotta alla mafia, sottrarre poteri alle strutture pubbliche locali. Un'esperienza è stata comunque fatta nei due sensi. Ma si può passare dall'uno all'altro polo senza riflessioni serie e un dibattito grande? Ricordiamoci che cosa significò per lo Stato italiano e le forze politiche l'autonomia siciliana o la istituzione della Cassa del Mezzogiorno.

Io avverto che al Comune di Palermo, la giunta Orlando-Rizzo, e alla Regione il nuovo governo Dc-Psi, ripulito dai cosiddetti partiti minori il cui ruolo nel Sud deve essere riconsiderato, costituiscono certo una novità e una ricerca di una transizione per uscire da una crisi politico-istituzionale paurosa. Ma quali sono i supporti politico-culturali per questa transizione? È su questo che occorre discutere. Un chiarimento sugli indirizzi è essenziale per sapere quali sono i contenuti programmatici e le forze che si vogliono radunare per rinviare la democrazia e il potere politico come condizione primaria di un disinquinamento e un rinnovamento della classe dirigente siciliana.

Infine, vado sempre per accenni, deve essere esaminata bene l'incidenza dell'azione giudiziaria. Altre volte ho detto e ripeto che il maxi processo è stato un fatto importante e un segnale grande per due motivi: perché ha colpito una fascia larga e rilevante del sistema mafioso e ha toccato centri «rispettabili» e nevralgici come i Greco a Palermo e i Santapaola a Catania e anche cerniere del potere economico mafioso come i Salvo. Le confessioni dei «pentiti» sono state utili come riscontro di altre prove. Recentemente con il memoriale dell'ex sindaco di Palermo, Insalaco, ucciso, e con le confessioni di un altro «pentito», Calderone, abbiamo visto confermare le indicazioni del grande processo palermitano e si sono aperte altre porte da dove si intravedono altri uomini potenti del sistema economico e uomini politici che hanno avuto rapporti non occasionali con i poteri mafiosi. I nomi sono quelli del

conte Cassina e dei fratelli Costanzo, di Lima e di Gunnella. I giudici fanno bene a ponderare le prove, a procedere con prudenza, serietà e rigore per ricucire fili sottili e ricercare riscontri certi. La partita è grande anche perché il Santapaola (ma è ancora vivo?), che avrebbe avuto un rapporto di protettore-protetto con Costanzo, è stato condannato per l'omicidio Dalla Chiesa. Sarebbe sbagliato trinciare giudizi senza conoscere tutte le carte. E noi non lo facciamo. Ma è almeno strano che nel momento in cui si comincia ad uscire dal generico e si individuano dei percorsi e dei personaggi più o meno torbidi, c'è Bocca che va a Catania e in tre articoli su «Repubblica» mette insieme prima tutti, i cavalieri e con loro i non cavalieri, mischiando la corruzione o la frode con i delitti e la mafia. E poi spuntano tanti nomi di uomini politici come contorno, con accenti equivoci e miserevoli rovesciamenti del senso delle cose dette o fatte da chi, col Pci, è sempre stato sull'altra trincea. Una bella frittata che serve a confondere tutto e tutti e togliere i riflettori da fatti e uomini che hanno una connessione con la mafia. Occorre andare avanti, invece, individuando, selezionando e inchiodando i responsabili quando si configurano reati di associazione mafiosa. La corruzione e la frode sono spesso intrecciate con l'estorsione, la minaccia, l'intimidazione e il delitto mafioso. Ma non sempre. E confondere i due piani sarebbe un gran regalo al potere mafioso. La lotta contro la corruzione è un momento della lotta contro la mafia ma non è il tutto. L'on. Salvo Andò, della direzione del Psi, alludendo a chi si è fatto proteggere dalla mafia, ha detto che lo Stato che non riesce a proteggere i suoi cittadini non può poi perseguire chi si è fatto proteggere da altri. E no. Se si accetta questa logica non si sa dove andiamo a finire. Anzi si sa bene. Si va a finire a lasciare le cose come stanno e dare quindi nuovo potere alla mafia.

Sappiamo bene che l'azione giudiziaria non è tutto e può essere vanificata se non c'è un'azione politica e di massa. Anzi questo è l'asse della nostra posizione. Ma guai a scoraggiare, svilire, sottovalutare l'azione giudiziaria che si muove in una certa direzione. Per tanti anni la battaglia politica e di massa contro la mafia non ebbe sbocchi anche giudiziari per lo stato in cui si trovava la magistratura. Oggi c'è un'azione su questo fronte, il punto debole è invece l'azione politica e di massa. È su questo fronte che dobbiamo agire con più forza sapendo, anche in questo campo, distinguere. Ci sono oggi forze importanti nel mondo cattolico e nei giovani che muovono una battaglia politica e ideale che va raccolta e proiettata nell'iniziativa politica. Sarebbe sbagliato pensare che su questo fronte non c'è nulla da fare perché tutto è corrotto o compromesso. Non è vero e sarebbe in definitiva una fuga da un fronte decisivo. Se non ci saranno mutamenti significativi nel dare vitalità e capacità di ricambio al sistema politico, la mafia ha vinto ancora. Ho accennato a segnali importanti che, anche grazie all'iniziativa del Pci in Sicilia, sono apparsi al Comune di Palermo e alla Regione. Segnali nuovi anche a Catania dove lo scioglimento del Consiglio comunale e l'indizione di nuove elezioni segnalano la difficoltà di camminare ancora sui vecchi percorsi. Nel mondo fragile e anche intorbidato dell'economia siciliana c'è chi avverte che occorre cambiare strada. Ma anche in altre forze politiche diverse dalla nostra interrogativi sul futuro si fanno sempre più pressanti. Se sapremo tenere ben ferma la nostra linea che ci viene da lontano e sapremo respingere ancora una volta ripiegamenti sicilianisti, suggestioni massimalistiche e moralismi di gente senza morale, il Pci potrà assolvere in rapporto alla situazione nuova un ruolo di grande rigenerazione e rinnovamento.

EMANUELE MACALUSO



La «Kalsa», il vecchio quartiere arabo di Palermo

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

Gli interessi nazionali nel terremoto delle telecomunicazioni

LUCIO LIBERTINI

Grandi mutamenti si profilano nel cruciale comparto delle telecomunicazioni... Ma, mentre le nuove convenzioni Tlc tra Stato e concessionarie...

transitoria, e legata al negoziato in corso con Olivetti e Att. È questa una soluzione razionale, per la quale ci siamo sempre battuti... Ma, mentre le nuove convenzioni Tlc tra Stato e concessionarie...

Si può discutere sulla fattura dell'Unità in confronto a quella dei giornali concorrenti, ma certo non si può dire che dovremmo prenderli ad esempio

Quanto a coerenza, migliori noi

Caro direttore, lo spot «Cosa aspetti a fare il nodo?» - evidente metafora per ricordare di acquistare l'Unità tutti i giorni - mi ha costretto ad una riflessione sulle mie idee politiche...

Caro direttore, lo spot «Cosa aspetti a fare il nodo?» - evidente metafora per ricordare di acquistare l'Unità tutti i giorni - mi ha costretto ad una riflessione sulle mie idee politiche...

Caro direttore, lo spot «Cosa aspetti a fare il nodo?» - evidente metafora per ricordare di acquistare l'Unità tutti i giorni - mi ha costretto ad una riflessione sulle mie idee politiche...

Caro direttore, lo spot «Cosa aspetti a fare il nodo?» - evidente metafora per ricordare di acquistare l'Unità tutti i giorni - mi ha costretto ad una riflessione sulle mie idee politiche...

Caro direttore, lo spot «Cosa aspetti a fare il nodo?» - evidente metafora per ricordare di acquistare l'Unità tutti i giorni - mi ha costretto ad una riflessione sulle mie idee politiche...

avrebbe visto crescere di gran lunga i suoi consensi. La verità invece è che proprio gli aggiustamenti richiamati all'inizio e introdotti a Terzi hanno finito per falsare il risultato...

televisione e quotidiani di occupano abbastanza. La verità è sempre arricchito culturalmente le persone, ma dal punto di vista artistico...

La musica, i giornali, la cultura... (due Laure)

Ringraziamo questi lettori tra i molti che ci hanno scritto

Sieropositività non vuole dire immunodeficienza acquisita

Caro direttore, giovedì 24 marzo a pagina 7 dell'Unità ho letto un articolo che racconta un fatto di cronaca riguardante un paziente sottoposto ai test che accertano la presenza nel sangue di anticorpi del virus Hiv.

Caro direttore, giovedì 24 marzo a pagina 7 dell'Unità ho letto un articolo che racconta un fatto di cronaca riguardante un paziente sottoposto ai test che accertano la presenza nel sangue di anticorpi del virus Hiv.

Caro direttore, giovedì 24 marzo a pagina 7 dell'Unità ho letto un articolo che racconta un fatto di cronaca riguardante un paziente sottoposto ai test che accertano la presenza nel sangue di anticorpi del virus Hiv.

Caro direttore, giovedì 24 marzo a pagina 7 dell'Unità ho letto un articolo che racconta un fatto di cronaca riguardante un paziente sottoposto ai test che accertano la presenza nel sangue di anticorpi del virus Hiv.

Caro direttore, giovedì 24 marzo a pagina 7 dell'Unità ho letto un articolo che racconta un fatto di cronaca riguardante un paziente sottoposto ai test che accertano la presenza nel sangue di anticorpi del virus Hiv.

«Network, crabs, hustler, fat cast, carapintados, trover-shop...»

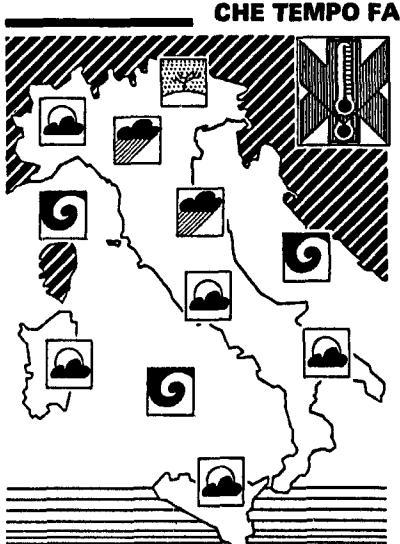
Caro direttore, per favore leggi: «Fans / network / bunker / puzzle / rally / boxe / ro / equip / match / ring / sponsor / encourage / handic / rallysmo / indoor / starter / football / play-out / rugby / triple crow / meeting / play-off / manager / strip / se / cowboy / gangster / vamp / regular season / laser / volley / palmars / tour / tic-tac / grimpeur / derby / sprint / virus / all star game / forliti / gol / bomber / gola-

Caro direttore, per favore leggi: «Fans / network / bunker / puzzle / rally / boxe / ro / equip / match / ring / sponsor / encourage / handic / rallysmo / indoor / starter / football / play-out / rugby / triple crow / meeting / play-off / manager / strip / se / cowboy / gangster / vamp / regular season / laser / volley / palmars / tour / tic-tac / grimpeur / derby / sprint / virus / all star game / forliti / gol / bomber / gola-

Caro direttore, per favore leggi: «Fans / network / bunker / puzzle / rally / boxe / ro / equip / match / ring / sponsor / encourage / handic / rallysmo / indoor / starter / football / play-out / rugby / triple crow / meeting / play-off / manager / strip / se / cowboy / gangster / vamp / regular season / laser / volley / palmars / tour / tic-tac / grimpeur / derby / sprint / virus / all star game / forliti / gol / bomber / gola-

Caro direttore, per favore leggi: «Fans / network / bunker / puzzle / rally / boxe / ro / equip / match / ring / sponsor / encourage / handic / rallysmo / indoor / starter / football / play-out / rugby / triple crow / meeting / play-off / manager / strip / se / cowboy / gangster / vamp / regular season / laser / volley / palmars / tour / tic-tac / grimpeur / derby / sprint / virus / all star game / forliti / gol / bomber / gola-

Caro direttore, per favore leggi: «Fans / network / bunker / puzzle / rally / boxe / ro / equip / match / ring / sponsor / encourage / handic / rallysmo / indoor / starter / football / play-out / rugby / triple crow / meeting / play-off / manager / strip / se / cowboy / gangster / vamp / regular season / laser / volley / palmars / tour / tic-tac / grimpeur / derby / sprint / virus / all star game / forliti / gol / bomber / gola-

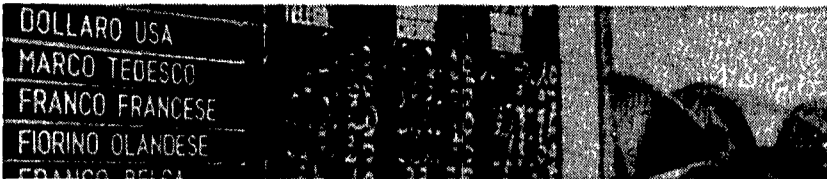


Il tempo in Italia: su tutta l'area mediterranea il tempo continua ad essere regolato dalla presenza di una vasta area di bassa pressione...

Il tempo in Italia: su tutta l'area mediterranea il tempo continua ad essere regolato dalla presenza di una vasta area di bassa pressione...

Table with weather forecasts for various Italian cities and temperatures abroad.

Dollaro
A New York
(a metà
seduta)
1227 lire



ECONOMIA & LAVORO

Intervista a Del Turco
dopo la sconfitta sindacale
nel referendum sul nuovo
contratto degli aeroportuali

«Quel rifiuto riguarda tutti»

Il «no» degli aeroportuali nel referendum sul contratto, non è un problema che riguarda solo il sindacato. Lo sostiene in questa intervista Ottaviano Del Turco, socialista numero due della Cgil. Dice che le occasioni di riflessione «ce ne sono per tutti». Per il sindacato, certo, ma anche per i partiti e le istituzioni. Del Turco insiste molto sulla necessità di cambiare le «regole del gioco» nei conflitti.

STEFANO BOCCONETTI

«Roma. Allora Del Turco, commentiamo questa prima sconfitta del sindacato. «Di referendum in questi anni ne abbiamo fatti tanti. E fino ad ora li avevamo vinti tutti. Come non credo che potessimo esaltarci troppo allora, così ora non penso che 1200 voti di differenza a Fiumicino possano cambiare il corso della storia sindacale».

D'accordo, ma qualcosa è successo.

«Sicuramente, quel "no" è un campanello d'allarme che non dobbiamo sottovalutare. Ma non soltanto noi del sindacato...».

Che vuol dire?

«Voglio dire che ce n'è per tutti».

Spiegati meglio.

«Sicuramente quel voto deve farci riflettere. Su tante cose. Come sindacato deve farci capire che le regole classiche del gioco non funzionano più. E' saltato, insomma, l'equilibrio che regolava il sistema democratico del sindacato: i

congressi, le assemblee, i referendum. È saltato quell'equilibrio e ora non riusciamo a trovare gli strumenti nuovi, che ci consentano di far esprimere i lavoratori, ma anche di governare i conflitti».

Dicivi prima che ne c'era per tutti.

«Sì, anche per la nostra controparte. Quando parlo di nuove regole del gioco penso anche all'Italia che non può fare relazioni sindacali solo ogni tre anni, in occasione del contratto, trascurando i rapporti quotidiani con i lavoratori. È chiaro che così si finisce per caricare i troppi significati sul contratto».

E poi, chi altri deve riflettere sul caso Fiumicino?

«Le istituzioni. Si parla tanto di riforme istituzionali, di riforme

del voto segreto, della soglia minima del 5% e via dicendo. Tutte cose importantissime. Credo che assieme a tutto ciò vadano affrontati i problemi che riguardano i conflitti sociali. Non mi riferisco solo agli scioperi. È necessaria una riforma istituzionale che aiuti a fissare quelle nuove regole del gioco di cui dicevo prima, precisando doveri e responsabilità per i singoli e le associazioni. Perché, vedi, le leggi sul lavoro sono ancora modulate sull'Italia contadina degli anni 50, quando il conflitto vedeva in competizione solo i braccianti contro gli agrari. Ora, invece, gli scioperi soprattutto nei servizi interessano tutta la collettività e hanno bisogno di nuovi strumenti di regolamentazione».

E poi, per chi altro «ce n'è»?

«Per i partiti. Tutti i partiti. Nel corso di questi anni molti hanno giocato sul particolarismo di alcune categorie, hanno sofferto sul fuoco degli interessi particolaristici. Penso ai medici, ai ferrovieri, e per quanto riguarda il Pci, penso agli autoconvocati. Tutto questo ha contribuito a rompere quella cultura della solidarietà che ha ispirato quarant'anni di storia sindacale nel nostro paese. L'esistenza di una dialettica sindacale in Italia, non ha mai costituito un ostacolo all'affermarsi dei valori di solidarietà, all'affermarsi dei principi della confederazione. Ciò che distrugge questi valori sono i piccoli gruppi che difendono a spada tratta i propri interessi».

Sei tornato a parlare del sindacato.

«Sì. E ti dirò di più. Mi preoccupa soprattutto una cosa del voto di Fiumicino. Così come in tutti gli altri referendum il grosso del "no" è venuto dal Sud. Guarda che lo stesso è avvenuto anche nel referendum del metalmeccanico. Questo vuol dire che c'è una questione meridionale che investe anche il sindacato: c'è un problema salariale qui più sentito che altrove».

E ora Del Turco che accadrà a Fiumicino?

«Vedremo, studieremo. Certo un gesto, un segnale distensivo dell'Alitalia, penso ad una progressiva equiparazione degli orari fra gli aeroporti, aiuterebbe tutti a superare questo momento difficile».

La bocciatura ci fa riflettere, ma chiama in causa anche i partiti e le istituzioni
«Aspettiamo un segnale da Nordio»



Ottaviano Del Turco

ROMA. Allora Del Turco, commentiamo questa prima sconfitta del sindacato. «Di referendum in questi anni ne abbiamo fatti tanti. E fino ad ora li avevamo vinti tutti. Come non credo che potessimo esaltarci troppo allora, così ora non penso che 1200 voti di differenza a Fiumicino possano cambiare il corso della storia sindacale».

D'accordo, ma qualcosa è successo.

«Sicuramente, quel "no" è un campanello d'allarme che non dobbiamo sottovalutare. Ma non soltanto noi del sindacato...».

Che vuol dire?

«Voglio dire che ce n'è per tutti».

I molti dubbi del fronte del no Fiumicino si interroga sul dopo-voto

PAOLA SACCHI

ROMA. Che strano. È come se quella valanga di no abbia preso alla sprovvista anche i loro, gli artefici della sconfitta del sindacato al referendum. Ma forse quello di lunedì, giorno di Pasquetta, all'aeroporto di Fiumicino è un turno particolare. In ogni caso, non c'è nessuno che canti vittoria tra i fautori del no. Tra questi impiegati del ceck-in, non sono stati neppure i vestiti di tutto punto con la divisa Alitalia che in stragrande maggioranza hanno bocciato il contratto. Uno che ha votato sì lo troviamo però subito. Ma le sue affermazioni sono ancora più dure di chi ha bocciato l'ipotesi d'accordo sottoscritta da Alitalia e sindacati, «con i giornalisti non ci parlo più. Non hanno mai scritto cose giuste su questa vertenza», dice lo strano «ribelle». «I giornali non li leggo

più, preferisco leggere Topolino», aggiunge con un sorriso sarcastico. Come hai votato? «Ho votato sì». E allora? «Allora cosa? Io sono uno che non ha più fiducia in nessuno. Meno che meno nel sindacato. Votare no per me avrebbe significato fare battaglia insieme ad un sindacato nel quale ho perso la fiducia». È iscritto alla Cgil. E il nome non lo vuol dire.

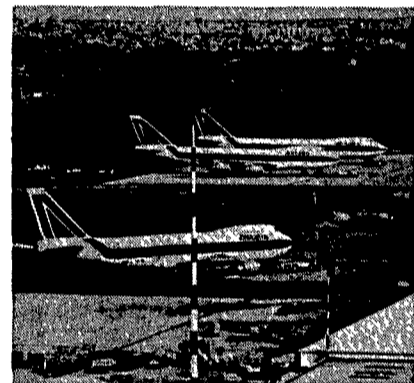
Ma qui nessuno oggi vuol dire come si chiama. Un delegato Cgil, l'unico presente, è amareggiato. «Scoraggiato, preferisce dire solo poche parole. «Hai visto - dice - che bel regalo che è stato fatto all'azienda. Certo quel contratto non era soddisfacente. Ma figurati ora se l'Alitalia si sognava di riaprire la trattativa. E qui ora tra l'altro anche tra chi ha votato no non sono tutti

compatti nel voler dare battaglia. Che fai? Ripari una vertenza con solo la metà del personale che ti scoperia? È strano. Ma è come se il fosse sfilacciato anche il fronte, il grosso fronte, del no. E allora che farete, vi metterete in mano al comitato di coordinamento? Diventerete del Cobas? «Non ci penso neppure - risponde secco un impiegato iscritto alla Cisl - io non mi sento rappresentato da loro. Dicono certo le stesse cose che dico io. Ma sono solo una frangia estremista». E il sindacato? «Non mi sento più rappresentato neppure da Cgil-Cisl-Uiil». E allora, che farete? «Io non so se sciopererò più. Non so se me la sentirò più di fare una battaglia accanto a un sindacato che non mi ha mai a sufficienza tutelato».

È un uomo assai documentato sulle vicende del passato e anche sul funzionamento dell'azienda, verso la quale

non risparmia strali feroci questi impiegate Cisl, laureato quasi (mi mancava un esame, ma poi ho abbandonato) in sociologia. «Il mio - dice - è comunque innanzitutto un no all'Alitalia, a Nordio e al suo management. Ma il prego - ripete quasi ossessivamente - non scrivere il mio nome. Sono uno che in questo momento ha problemi familiari e una volta accadde che tre colleghi vennero trasferiti dall'Alitalia proprio perché avevano rilasciato dichiarazioni ai giornalisti». E il contratto? «Il contratto lo sal, lo abbiamo ripetuto fino alla noia, non ha rispettato la nostra volontà, quella che avevamo espresso nelle assemblee. Le 37 ore e mezzo hanno detto che per un periodo verranno tramutate in giornate compensative. Ma, quando mai io strappabiglietti, perché noi del ceck-in non siamo altro che questo, riusciremo a prenderle? Man-

ca il personale. Si lavora come negli, quando all'aeroporto di Milano, ad esempio, ci sono ad ogni banco due persone». L'impiegato è pieno di rabbia. Ma anche lui non accenna a soluzioni sul dopo referendum. Che fare? «Non lo so - risponde un altro, iscritto alla Cisl -. Ho votato no e ora sono pieno di contraddizioni. Il comitato di coordinamento non ha la forza di gestire un contratto, di riaprire un tavolo di trattativa. E d'altro canto chi ha questa autorevolezza? Il sindacato non gode più della mia fiducia». Ma con quel no ora qualcosa dovete chiedere pur di fare... «Guarda, io a questo punto preferisco anche tenere in tasca il contratto precedente. Preferisco anche non prender più quei soldi in più strappati. Ma non posso accettare di giungere a compromessi, ripeto, con un sindacato che non mi piace più. Ma perché tanta rabbia? So-



lo per il contratto? «No - risponde l'impiegato Cisl -, questa è una storia che viene da lontano. Da quel contratto firmato nel '76 che prevedeva un aumento scagionato in tre anni di 18.000 lire. Ma un solo contratto non poteva recuperare tutto... «Certo, certo - risponde l'impiegato - ma qui non ne possiamo più. Lo guadagno un milione e mezzo al mese, ma solo se faccio gli straordinari ed i turni notturni.

E poi quel no, è un no di principio. E anche se non accadrà nulla è bene che il sindacato sappia che siamo arrabbiati. Pura da lui la solita raccomandazione di non scrivere il nome. «Anche se - osserva - il mio nome sia scritto sul cartellino. È stata un'imposizione dell'Alitalia. Un modo per essere esposti più facilmente a spiate, provvedimenti disciplinari. Che credi? Tra queste moquette e queste luci c'è un clima da Fiat».

Usa Rallenta a marzo la crescita

NEW YORK. In marzo l'economia americana ha rallentato il suo passo di crescita per il terzo mese consecutivo, anche se un aumento delle nuove ordinazioni fa prevedere una ripresa in aprile. Sono questi i risultati di un sondaggio effettuato tra i responsabili degli acquisti di 250 aziende americane. L'indice dell'Association of Purchasing Managers che segnala l'andamento dell'economia è sceso di 1,6 punti percentuali al 53,3 per cento in marzo, il livello più basso dal febbraio 1987. Il sondaggio indica tuttavia che il numero dei responsabili alle vendite che hanno registrato un aumento delle ordinazioni è salito notevolmente rispetto a febbraio. Le scorte di magazzino sono inoltre scese notevolmente in marzo dopo essere diminuite nei due mesi precedenti.

«Il primo trimestre dell'anno è stato caratterizzato da una crescita lenta dell'economia - ha commentato Robert Bretz, un responsabile degli acquisti della Pitney Bower - l'aumento dei nuovi ordini, soprattutto provenienti dall'estero, e un rallentamento degli aumenti dei prezzi segnalano però un miglioramento per il secondo trimestre».

Assieme ai venditori ambulanti, anche molti lavoratori professionalizzati Ma subiscono anche loro pesanti discriminazioni

I «vu cumprà» in giacca e cravatta

C'è stata una disputa sul loro numero: chi diceva fossero appena duecentomila, chi sosteneva fossero almeno ottocentomila. Si sta parlando dei lavoratori stranieri immigrati nel nostro paese. Ma l'immagine del «vu cumprà» non basta più a spiegare il fenomeno. Oggi ci sono lavoratori extracomunitari che svolgono mansioni ad alta professionalità. Ma anche loro subiscono discriminazioni e ingiustizie.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Della colorata, patente miseria del venditore di tappeti marocchini ormai s'è scritto e fotografato tutto. Tanto è grida ed evidente l'ingiustizia che denunciano i suoi stracci, il turgido dove campeggia, la valigia di cartone che avevano creduto relegata nel museo insieme al ricordo di Rocco e dei suoi fratelli. Quella che quasi non si conosce è invece l'ingiustizia, più sottile certo, ma altrettanto inaccettabile, che colpisce anche chi dal Terzo mondo nelle nostre città arriva in cravatta e colletto bianco: un popolo che sta diventando numeroso, ma che quasi non appare, perché circola negli uffici e nei corridoi del grande business milanese in punta di piedi. Parliamo dei laureati, degli intellettuali, dei professionisti, a volte formati dalle

vostra legge - dice Maria - è quella sottoproletaria, perché vi serve a fare i lavori pesanti che nessun italiano vuol fare più. Ma appena si sente aria di concorrenza nelle professioni più ambite, tutto per gli extracomunitari diventa subito difficile. Certo per noi non c'è la discriminazione evidente, brutale, che sente il nordafricano. Anzi tanta cortesia, quasi un'aria di galanteria e di protezione, soprattutto da parte maschile e nei Mezzogiorni, poi, una sorta di curiosità per l'esotico, e la voglia di far bella figura con l'ospite. Ma appena si va alla sostanza i problemi vengono fuori: metà di quel che guadagno io la spendo in commercialisti, notai, carte d'ambasciata, agenzie di mediazione. Tutte cose che servono a coprire la mia mancanza di diritti. Non ho diritto a prendere in affitto a mio nome, e meno che mai ad essere cane. Non ho diritto, in pratica, ad essere assunto, e anche come professionista non posso fare fatture regolari, se non con una complicata procedura di partecipazione azionaria in una società».

Hector è un intellettuale, anche lui sudamericano. È così arrabbiato che rinuncia alle prudenze degli altri: «Scrivi, scrivi, sono un antropologo

culturale, un argentino, chiamato in Italia da una università che solo quando sono arrivato qui mi ha fatto sapere di non essere più interessato allo scambio di esperienze. Allora mi sono messo a far lavoro editoriale, una cosa in cui sono specializzato. Una grossa casa editrice mi ha ordinato un lungo lavoro di selezione e di revisione di opere sudamericane. Un lavoro di mesi, ma alla fine mi hanno detto che avevano modificato i piani editoriali. Stessa avventura con un'altra casa, che questa volta, a lavoro fatto, mi ha mandato la metà del compenso pattuito. E io con chi mi rivalgo? Io i documenti li ho a posto, ma aspetto la residenza da cinque mesi. Per pagarmi mi chiedono il conto corrente, ma senza residenza non me lo danno. E se voglio lavorare devo fare accordi sulla parola, perché chiunque, a scanso di grane, si rifiuta di farmi un contratto scritto».

Bijan, sofisticato designer iraniano oltre la cinquantina, forse sta anche peggio: «Sono specializzato nell'adattamento dei moduli ornamentali orientali a produzioni industriali. Un lavoro che generalmente viene molto apprezzato, ma molte volte mi sono trovato copiato, senza essere

Dividendi Rendimenti azionari in calo

MILANO. Nel giro di poche settimane la grande maggioranza delle società quotate annuncerà i propri risultati di bilancio per l'esercizio '87. Finora solo una minoranza l'ha fatto, nonostante siano già trascorsi tre mesi dalla chiusura dei conti, a dimostrazione di una efficienza gestionale dai molti punti oscuri (se è vero che in America le grandi corporation sono in grado di annunciare i propri risultati solo pochi giorni dopo la chiusura dell'esercizio).

I conti che si hanno a disposizione, per di più, non sono molto esaltanti e i dividendi annunciati nella campagna di assemblee societarie in corso in queste settimane sono in genere assai poco esaltanti. Sembra infatti abbastanza improbabile - se non impossibile - che i dividendi mantengano il tasso di crescita degli anni scorsi. Dall'84 all'86 i dividendi sono infatti cresciuti rispetto all'anno precedente del 38,2%, del 34,4% e del 42,7%. Quest'anno, al contrario, i conti delle società finanziarie e delle banche sono generalmente in ribasso rispetto all'86, e i risultati delle industrie non sembrano tali da compensare questa deflazione.

La polemica Usa-Giappone su carne e agrumi

Solo tra un mese il Giappone deciderà se accettare le richieste degli Stati Uniti per l'abolizione delle sue quote di importazione sugli agrumi e sulla carne di manzo, al centro di una forte controversia fra i due paesi. È la prima volta che si parla esplicitamente dell'abolizione delle quote, un argomento finora tabù in Giappone per la forte opposizione degli agricoltori e del partito di maggioranza liberaldemocratico che nei distretti rurali ha una delle sue roccaforti elettorali.

Quanti sono nel mondo i «fringe benefits»

L'Ocse (l'Organizzazione per la cooperazione economica cui fanno capo i paesi più industrializzati) sta preparando uno studio sulla diffusione dei «fringe benefits», i benefici accessori che certe aziende concedono ai loro dipendenti. Lo studio è dedicato al complesso trattamento fiscale di tali forme non monetarie della retribuzione. La forte diffusione dei «fringe benefits» è dovuta appunto ad un trattamento fiscale più favorevole a quello riservato alla retribuzione vera e propria.

Dal Giappone una nuova macchina per laminazione

È stata messa sul mercato da parte di due aziende giapponesi una nuova macchina che fa uscire dai forni di fusione lingotti per le fasi finali della laminazione. Secondo le imprese costruttrici la nuova macchina eliminerà i costi di riscaldamento e sbalzatura dei lingotti usciti dai forni, con grande risparmio di energia, di tempo e di costi di produzione.

Nei Caraibi finanza a gonfie vele

Per la finanza Caraibi va sempre bene. Stando ai risultati delle statistiche compilate dal Fondo monetario internazionale, le istituzioni finanziarie e creditizie dei paesi «off shore», piazzate concentrate negli arcipelaghi dei Caraibi, fanno grandi affari. Alla fine del terzo trimestre '87 avevano un'attività per 881 miliardi di dollari contro i 772 di fine '86. Le passività ammontavano a 850 miliardi contro i 737 del corrispondente periodo dell'anno precedente. Il grosso degli affari, gli impegni verso l'estero (cioè principalmente i paesi industrializzati).

Ibm, fronte interno contro il Giappone

Per più di due anni l'Ibm ha fornito microprocessori di avanguardia tecnologica ad alcuni concorrenti americani (Digital Equipment, Unisys, Ncr) ed europei per mantenere la supremazia Usa sui concorrenti giapponesi. Il vicepresidente Jack Kuehler lo ha dichiarato in modo abbastanza esplicito. Secondo alcuni le scelte dell'Ibm è dettate esclusivamente da ragioni di mercato: espandere le proprie quote per ridurre i costi.

Asea-Brown Boveri nel business delle centrali solari

La Asea-Brown Boveri di Baden, Svizzera, ha annunciato di essersi aggiudicata la fornitura di due sistemi di turbine a gas da 35 megawatt alle due delle più grandi centrali solari attualmente in costruzione nella regione di Los Angeles. Un affare da 13 milioni di dollari.

BRUNO ENRIOTTI

IL TEMPO
DELLE
DONNE

FORUM PROMOSSO DALLE DONNE COMUNISTE
13-16-17 APRILE
ROMA / HOTEL ERGIFE / VIA AURELIA 617

Aggressività degli esportatori nipponici accusati di vendere in dumping

Usa e Giappone divisi dall'auto

Venti di guerriglia Usa-Giappone sul fronte automobilistico: questa volta l'accusa a Tokio è di vendere furgoncini sottocosto. General Motors, Ford e Chrysler minacciano di ricorrere formalmente al governo americano. Sullo sfondo l'avanzata giapponese: entro il 1990 produrranno negli Usa 2,5 milioni di vetture. Sono passati davvero i tempi dell'orgogliosa sicurezza delle «big three».

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

MILANO L'allarme è stato lanciato con una lettera personale del presidente dell'Associazione produttori auto degli Stati Uniti indirizzata al segretario al commercio Verti. Non ci sono prove, denunce circostanziate, testimonianze. Ci sono però i risultati di un'indagine dell'associazione secondo la quali diversi produttori giapponesi stanno

vendendo negli Stati Uniti furgoni leggeri del tipo «pick-up» a prezzo inferiore a quello praticato sui mercati nipponici. La differenza di prezzo andrebbe da un minimo del 10,8% ad un massimo del 46,9. Fin qui non può scattare alcuna inchiesta da parte delle autorità federali. Per la legislazione commerciale americana, infatti, i produttori statu-

nisi devono dimostrare prove alla mano che il dumping del giapponese ha danneggiato seriamente i loro bilanci. E siccome le tre case automobilistiche americane hanno chiuso i loro conti in utile è evidente il loro imbarazzo. Oltretutto le vendite sul mercato Usa di «pick-up» prodotti da costruttori nazionali sono aumentate nel 1987 del 17% (pari a 795mila unità) mentre le importazioni di questi veicoli dal Giappone sono diminuite nello stesso periodo del 19%. General Motors, Ford e Chrysler ripiegano allora su un altro argomento parlando di mancata opportunità di vendere di più. Se i veicoli giapponesi fossero costati quanto i simili giapponesi prevedono, i produttori Usa avrebbero venduto nel 1987 almeno altri 140mila «pick-up», pari a 130 milioni di dol-

lari. Non sarebbe rilevante la contesa - peraltro solo annunciata nei suoi ravvolti giudiziario-commerciali - se non si trattasse di un preciso segnale di una «guerra» su ampia scala in corso mentre il capitale giapponese si sta «mangiando» (come ormai usano scrivere diversi «columnist» americani) pezzi interi dell'economia industriale americana. Già circolano numerosi sospetti, negli ambienti automobilistici Usa, che i giapponesi vendano sottocosto automobili (fatto sempre negato dalle autorità di Tokio). Ma, soprattutto, pesa quella fortissima spinta giapponese all'investimento diretto nell'industria automobilistica. Il 31 marzo è scaduto l'ennesimo contingentamento delle esportazioni giapponesi e ora è scattata in pieno la seconda fase dell'industrializza-

zione all'estero delle case giapponesi. Negli anni 70 il principale vantaggio dell'export giapponese - sostiene lo studioso Giuseppe Volpato, professore di economia industriale a Venezia - era rappresentato dal prezzo grazie allo yen sistematicamente sottovalutato rispetto alle altre divise. Adesso al potenziamento rapido dell'investimento diretto all'estero (sostenuto dallo yen forte) si affianca quello che gli americani chiamano «up grading», cioè l'incremento di produzione di vetture di tipo più sofisticato. Toyota, Nissan, Mazda e Honda si presentano nell'arena americana (il mercato più redditizio del mondo) con una strategia fondata su due assi: diffusione verso il basso di soluzioni tecniche adottate in Europa per

le vetture di alta cilindrata (alimentazione a iniezione, quattro valvole per cilindro, trasmissione automatica) e soluzioni d'avanguardia assoluta per quanto concerne le dotazioni elettroniche di bordo, la regolazione elettronica delle sospensioni, i sistemi di sterzata su quattro ruote. La spinta giapponese rompe gli equilibri consolidati delle tre grandi culmine americane in Nord America, entro il 1990, gli stabilimenti giapponesi in Usa produrranno 2 milioni e mezzo di vetture all'anno, come dire un'altra Chrysler. Nello stabilimento dell'Ohio, la Honda si presenta quest'anno in grado di produrre 380mila vetture; la Nissan sforna dai suoi capannoni nel Tennessee 140mila di quei furgoncini «pick-up» oggi poco della discordia, entro quest'anno lavoreranno a pieno



Catena di montaggio in una industria automobilistica giapponese

Per la Calabria non bastano leggi speciali

PASQUALE POERIO

Non è con il ricorso alle leggi speciali che si risolvono i problemi della Calabria. È questa una conclusione alla quale pervenne già 75 anni fa Meuccio Ruini nella «Prima relazione» sulle applicazioni delle leggi speciali dal 30 giugno 1916 al 30 giugno 1915 sulle opere pubbliche in Calabria. Ed è, purtroppo, una constatazione amara che anche oggi, dopo ben 3 leggi speciali e mentre si discute della nuova legge per la Calabria, dobbiamo fare partendo dalla realtà nella quale si trova questa regione.

Una predica antica si dirà, ma una predica della quale tutti dobbiamo prendere coscienza per rimboccarci le maniche e per operare quella svolta nella vita pubblica e privata che è indispensabile per far uscire la Calabria dallo stato di eterna dipendenza da leggi speciali.

E allora non più leggi speciali? Non me la sento di affermare ciò. Conosco lo stato di necessità della Regione e affermo che un intervento straordinario è ancora indispensabile.

Il problema è che questo di cui si sta discutendo è il quarto intervento straordinario negli ultimi 80 anni nei confronti della Calabria mentre occorre uscire dallo stato di tutela economica e sociale se vogliamo farne una regione moderna.

Credo che il male fondamentale sia stato e sia nella mancanza di precise scelte pianificate e rapidamente realizzate. Un male che occorre correggere e auguro che lo sappia correggere la nuova Giunta democratica di sinistra della Regione. La «dispersività» è stato il male antico il male che ha caratterizzato l'intervento pubblico nella nostra Regione conciliandola nelle scelte e nello sviluppo.

E, purtroppo, debbo constatare che lo stesso male della «dispersività» caratterizza questa quarta legge speciale. E che ciò sia vero, basti fare l'elenco dei settori d'intervento per averne la conferma. La nuova «legge speciale», così com'è consegnata, si presta alla possibilità che un altro vecchio male si perpetui quello della «sostitutività».

sempre usato dal governo nei confronti della Calabria sin dai tempi della legge 26-11-1955, n. 1177 per riparare i danni delle alluvioni, e ancora nei modi di applicazione della legge sugli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Due pericoli, quello della «dispersività» e quello della «sostitutività», che colgo nella attuale formulazione della nuova legge.

Questi due pericoli potrebbero essere superati con un rigido piano di investimenti e una maggiore disponibilità di mezzi finanziari, se veramente si vogliono portare a compimento gli interventi elencati. Sorge così la necessità di una richiesta di maggiori finanziamenti. E credo che non dovrebbero sorgere scorpioni tra i nostri parlamentari nell'avanzare la richiesta, sulla base della documentazione che di seguito offro.

Somme ingenti il pubblico erario ha incassato a seguito delle tre precedenti leggi speciali per la Calabria: terremoto del 1905, terremoto del 1910, alluvioni del 1951 e del 1953. Con l'addizionale «Pro-Calabria» del 2% del 19-1-1909 al 31-12-1914 e con l'addizionale del 5% dell'1 gennaio 1915 al 31 dicembre 1955, secondo l'indagine del prof. Schirò dell'Università di Messina, lo Stato ha incassato la somma di 43.261.089.628 lire pari al valore-moneta del 1955 a 532.279.970.451 lire. Mentre la somma effettivamente investita è stata di 1.214.864.693 lire pari a 128.650.498.972 lire del valore-moneta del 1955.

Con l'addizionale del 5% prevista dalla legge «Pro-Calabria» del 26-11-1955, n. 1177, dal 1° gennaio 1956 al 31-12-1967, lo Stato ha incassato 650 miliardi di lire al valore-moneta del 1968. Mentre ha speso solo 268 miliardi di lire valore-moneta 1968. Sono cifre che in qualche modo fanno riflettere sul fatto che allo Stato non dovrebbero mancare i soldi - peraltro raccolti a questo scopo - per sostenere con più «generosità» la regione d'Italia che è l'ultima negli indicatori economici e sociali.

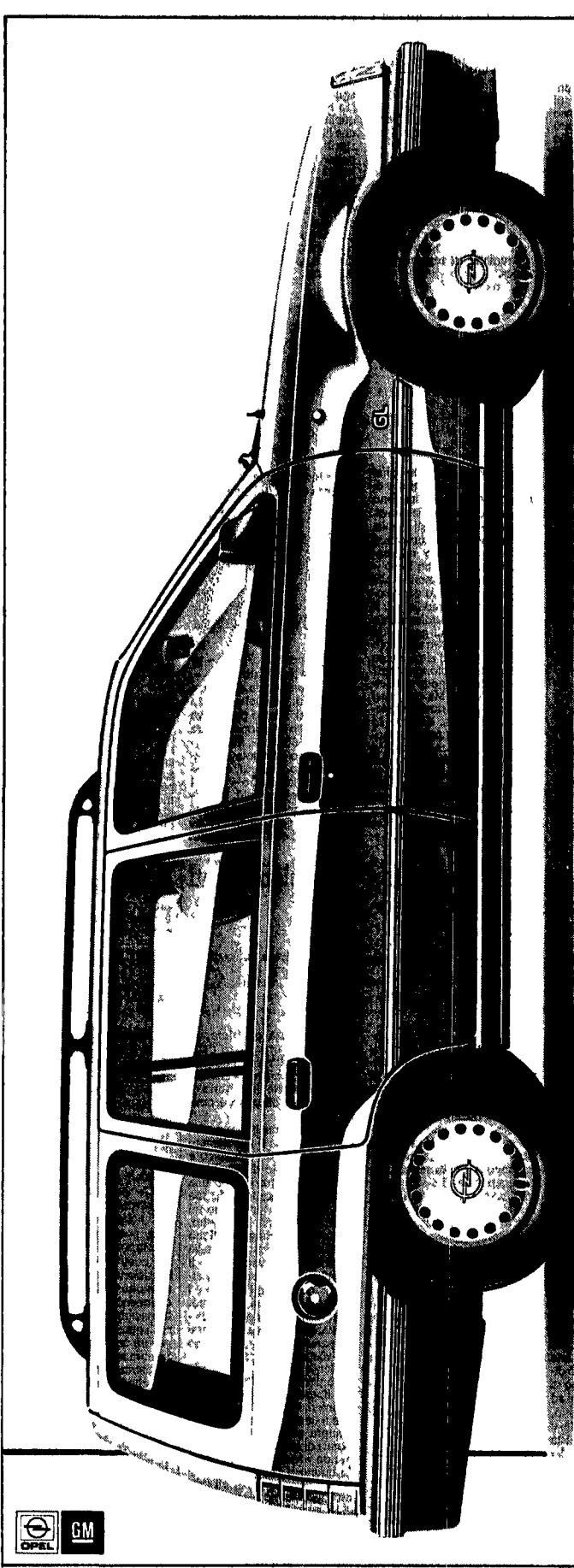
Presidente Confindustria Calabria

Mezzogiorno

Per la Confindustria il vero handicap è l'inefficienza pubblica

ROMA Fare dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno un moderno e agile strumento di politica industriale questa una delle priorità indicate dalla Confindustria per andare slancio allo sviluppo di questa area nella «Lettera dall'industria» interamente dedicata ad «un Mezzogiorno sempre più a Sud». Il vero handicap del Mezzogiorno - si legge nel documento - è l'inefficienza del suo apparato pubblico la legge 64 ancora non funziona e la dotazione infrastrutturale resta scadente. Per cercare di colmare un divario tra Nord e Sud che gli ultimi dati sulla disoccupazione

ne hanno drammaticamente evidenziato secondo la Confindustria occorre, tra l'altro accrescere la dotazione infrastrutturale con fondi ordinari, «un elemento indispensabile per il successo dello stesso intervento straordinario». Nel documento si rileva poi che è falsa la tesi che attribuisce al Mezzogiorno un enorme afflusso di risorse pubbliche. Nella migliore delle ipotesi - osserva la Confindustria - la spesa complessiva nel Sud raggiungerà nei 881.400 miliardi, meno della metà di quanto previsto inoltre, nell'87, l'agenzia per il Mezzogiorno ha speso solo 980 miliardi dei 2.943 previsti.



Opel Kadett Station Wagon. Alcuni la comprano perché è l'auto del momento. Altri perché è il momento di comprarla.

Quanti perché! Come si fa a dire perché ci si innamora di Kadett Station Wagon sarà una questione di fisico o di intelligenza? Forse di entrambe le cose. Basta uno sguardo e già ti senti imbrigliare il cuore, basta sfiorare il suo profilo morbido e senti che non potrai resistere.

VERSIONE	PREZZO*(x 000)
1 2 LS	13 015
1 2 CLUB	13 402
1 3 LS	13 754
1 3 CLUB	14 105
1 3 GL	15 752
1 6 D LS	15 007
1 6 D CLUB	15 296
1 6 D GL	17 295

Volume di carico 470 litri. Con sedile posteriore abbassato 1520 litri. *Prezzi di listino suggeriti. IVA e trasporto inclusi.

Ti fai trasportare dal suo carattere estroso, fino a 165 km/h, ti fai circondare da mille attenzioni. Poi ti perdi negli spazi immensi e senti che non potrai lasciarla. Kadett Station Wagon. Perché no?

OPEL
BY GENERAL MOTORS
N°1 NEL MONDO

Il maltempo di Pasqua ha spinto i romani a privilegiare le ville e i giardini cittadini

Code e ingorghi alla ricerca di un parcheggio L'ultimo assalto a Van Gogh

Una Pasquetta «particolare» in gita nel centro

Chi l'avrebbe mai detto? Strade intasate, discussioni per un parcheggio, il tutto nel giorno di Pasquetta. Ma non era una data consacrata alla «gita fuori porta»? La città è stata assediata da 2 milioni e mezzo di turisti e dai tanti romani rimasti in città. Ancora tanta gente per l'ultimo giorno della mostra di Van Gogh. «Tutto esaurito» anche nelle ville storiche della città.

MAURIZIO FORTUNA

È stata una battaglia. Incuria ma dura per la conquista del centro. I turisti e i romani rimasti in città hanno combattuto fino all'ultimo po-
sibile macchinario, fino all'ultimo parcheggio abusivo. Alle cinque del pomeriggio non c'era più un metro quadrato libero. E pensare che era la giornata della «gita fuori porta...». Combattuta a colpi di clacson e di gas di scappamento, la Pasquetta stavolta è stata molto poco tradizionale. I romani si sono riversati in centro invece che ai Castelli per godere del primo caldo sole primaverile. Il brutto tempo dei giorni precedenti deve aver convinto molti a rinunciare alla tradizionale scampagnata e dopo il pranzo e la meritata «spennichella», tutti a villa Borghese o a villa Pamphili. La giornata da primavera (finalmente). Tre-quattromila persone di più, a tutto, anche a saltare il pranzo approfittando dell'orario non stop. C'è chi alle 3 del

pomeriggio confessa, disafato, di essere il dalle 11 e chi adotta un panino incollophano rimpicciando il pranzo festivo. Ma è solo un attimo di debolezza: la cultura soprattutto. In mezzo a facce annoiate o contente di assistere all'avvenimento culturale, i più rilassati sono i «professionisti della coda». Seggioline ed ombrellini, libri e l'aria soddisfatta di chi «sa la lunga». Tutta la giornata così, con i più giovani che hanno approfittato del sole per abbronzarsi a torso nudo. E dopo la mostra basta attraversare la strada per trovarsi a villa Borghese. Affollatissima: mamme, papà, bambini, cani, palloni e biciclette, pattini e skate board, aquiloni, gelati e Coca Cola. Tutti felici, sorridenti e disponibili, tranne le coppie che non sono riuscite a trovare, nonostante gli sforzi, un angolo tranquillo dove stare in pace.

Ma basta spostarsi più nel centro per recuperare tutto il clima internazionale della capitale. Discussioni per il parcheggio o impronunciati a mezzabocca contro i pullman dei turisti che intasano le strade, ne fanno parte. Duemila e



La lunga fila per la mostra di Van Gogh

cinquecento «Tir delle vacanze» al giorno che tra giri a vuoto e «sosta selvaggia» hanno indispedito non poco i cittadini. Una volta trovato posto tutto cambia. A piazza Navona c'è nell'aria odore di gelato che investe le narici. I quattro bar della piazza sono presi d'assalto. Non c'è un tavolo libero. Gli oltre 2 milioni di turisti arrivati a Roma sembrano essersi concentrati tutti qui. Le lingue più disparate, gli accenti più strani si rincorrono in una piazza vuota di romani. La città comunque sembra aver sopportato bene l'invasione pasquale. Alberghi e pensioni piene da giorni, ostelli al limite del collasso. Ristoranti e bar, sempre pieni,

hanno sfilato silenziosamente per ricordare il ventennale dell'assassinio di Martin Luther King. Ma è stato un attimo e il traffico è ripreso. Quando sono scese - le prime ombre della sera Roma ha ripreso l'aspetto tradizionale di un qualsiasi giorno feriale. Unica nota negativa della giornata festiva gli incidenti sulle strade. Una donna, Daniela Aurelia, 30 anni, è morta sull'Aurelia in uno scontro frontale fra la sua auto, una Renault 5, e l'Audi 80 di Franco Di Russo, un'Audi 80, di 24 anni, che se l'è cavata con 7 giorni di prognosi. Altri 6 feriti, invece, di cui 2 gravi, sulla Collatina, nello scontro frontale fra 2 autovetture.

Attrezzatissimi e pronti a sfamare tutti velocemente. I romani rimasti in città, trovata Roma «occupata», hanno deciso di fare i turisti anche loro. Gestiti di disappunto di fronte ai musei rigorosamente chiusi, ma l'occasione è buona per visitare chiese e monumenti che non si guardano mai. Tutte esaurite le biciclette prese a nolo. Gialle, rosse e bianche hanno invaso strade e stradine del centro, in cortili divertiti e veloci. Ma a piazza Venezia intorno alle 17 è già caos. Dai Fori Imperiali e da via Nazionale la processione di automobili è stata interrotta. A fermare il traffico ci hanno pensato per un po' i radicali, che in 500, in fila india-



E sulla spiaggia di Ostia spuntano i costumi per portare a casa la prima tintarella

A casa staccati tu. È bastato qualche raggio di sole e lo scrocco, che con le cavallette ha portato anche una temperatura decente, a convincere i romani che non tutto era perduto, che il Lunedì dell'Angelo non sarebbe trascorso senza regalare un po' d'abbronzatura. Muscoli lubrificati dalla penitenza della palestra e fianchi arrotondati dalla croce e delizia dell'abbacchio si sono dati appuntamento sul litorale per la prima sortita in costume da bagno. Un pugno d'eroi non ha rinunciato nemmeno a un tuffo frettoloso. E così Ostia, Fiumicino e Fregene sono state prese d'assalto, si è diffuso l'odore di olii abbronzanti e di oli di frittura, buona parte dei padroni degli stabilimenti ha aperto i battenti e incrociato le dita, nella speranza che l'effluvio di pasquetta sia di buon augurio per la prossima stagione. Pieno come un uovo il lungomare di Ostia, forte anche dell'attrazione di una gara di vela, davanti alla Lega Navale, «tutto esaurito» nella pista, dove l'odore di resina si è fuso con quello della pasta al forno, dei carciofi, dei pomodori col ri-

«Ridurre l'inquinamento delle emittenti a Monte Cavo»



È l'inquinamento da radiofrequenza il grande male di Monte Cavo (nella foto). Le antenne e i trasmettitori che si intrecciano come in una giungla stanno compromettendo seriamente l'ambiente del comune di Rocca di Papa. Per questo il presidente dell'Associazione emittenti laziali, Mario Albanesi, ha proposto la riduzione della potenza degli apparecchi trasmettitori. «Il tasso di inquinamento a Rocca di Papa - ha detto Albanesi - potrebbe essere ad un decimo di quello attuale. Senza che ciò comprometta in alcun modo la qualità delle trasmissioni». Il Comune ha già dovuto chiudere tre emittenti radiofoniche e minaccia altri provvedimenti restrittivi. La riduzione proposta da Mario Albanesi dovrebbe effettuarsi sotto il controllo del ministero delle Poste.

Giovane poliziotto si uccide a Frascati

Il gruppo di volo a Pratica di Mare e residente a Frascati, dove era tornato per le feste di Pasqua. I motivi del suo gesto rimangono oscuri.

Si è ucciso sparandosi un colpo di pistola in testa, all'interno della sua auto in via Enrico Fermi, a Frascati. La Pasquetta si è trasformata in tragedia per Maurizio Alemanno, 21 anni, agente di polizia in servizio presso il gruppo di volo a Pratica di Mare e residente a Frascati, dove era tornato per le feste di Pasqua. I motivi del suo gesto rimangono oscuri.

Arrestati due spacciatori al Tufello

Lei era da poco uscita da una comunità terapeutica per tossicodipendenti, dove era anche «spagurpo». Stava con il suo uomo in piazza Montefiore, al Tufello. Gli agenti del IV commissariato lo hanno visto contattare molti tossicodipendenti. I poliziotti si sono insospettiti e li hanno avvicinati. I due hanno tentato la fuga ma sono stati bloccati, in tasca avevano 80 dosi di eroina pronta per vendere. Sono stati arrestati, dagli uomini di Gianni Carnevale, Aldo Pierbattisti, 38 anni, residente in via Maicella 15, e la sua convivente, Daniela Abelli, 37 anni.

A Guidonia una nuova giunta di sinistra



Il Pci è di nuovo in giunta a Guidonia (nella foto). Con l'entrata dei comunisti nel governo del grosso centro dell'hinterland romano, si è risolta nei giorni scorsi una crisi che durava dal febbraio scorso. La nuova maggioranza che si è formata è composta da Pci e Psi, con l'appoggio del consigliere repubblicano. Essa è nata sulle ceneri dell'alleanza Dc-Psi che ha governato negli ultimi anni. È stato eletto sindaco della nuova compagine il socialista Giovanbattista Lombardozzi, che già ricopriva questa carica nella passata amministrazione. Dopo l'ultima crisi aperta a Guidonia, il Pci ha costretto gli altri partiti ad un serrato confronto sui programmi, che affrontassero realmente i problemi della cittadina. Tra i primi nodi da sciogliere, per la nuova giunta, ci sarà quello della megadiscarica, il grande impianto per il trattamento dei rifiuti solidi urbani che dovrebbe assicurare lo smaltimento per 42 comuni ad est di Roma.

I «topi d'appartamento» scatenati per Pasquetta

Hanno atteso che i romani uscissero per la scampagnata fuoriporta, o che prendessero le vie del centro per una passeggiata pomeridiana, approfittando delle ore calde di ieri. Poi i «topi d'appartamento» si sono scatenati. Hanno forzato decine e decine di porte nelle zone residenziali della città. Hanno portato via dalle abitazioni tutto quello che potevano prendere, dalle pellicce ai televisori, all'argenteria, ai gioielli. La centrale operativa dei carabinieri ha ricevuto almeno una trentina di chiamate, tra denunce e allarmi, mentre molte altre hanno fatto squillare i telefoni della questura.

Tre morti sulle strade intorno a Roma

Due giovani motociclisti sono morti in un incidente avvenuto nel pomeriggio di ieri sulla strada provinciale Settevene-Palo, vicino alla via Cassi. Sono il carrozziere Roberto Pecci e l'agente della polizia di Stato Maurizio Rittieri, entrambi di 23 anni. I due reano su un «Honda» che ha urtato una «127» con tre persone a bordo. I motociclisti sono morti sul colpo, il conducente dell'auto si è allontanato ed è ricercato dai carabinieri. In un tamponamento sulla strada statale Vandra, in provincia di Frosinone, una donna di 45 anni, Benedetta Ianni, che viaggiava a bordo di un'auto guidata dalla figlia Rossella D'Agostini, è morta sul colpo. L'auto investitrice, una «Fiat Uno», era guidata da un diciottenne, Fabio La Rosa, di Sora.

STEFANO POLACCHI

Nel Lazio fa troppo freddo anche in estate

Cessato allarme per le cavallette africane

PIETRO STRAMBA BADIÀLE

L'invasione non ci sarà. Le apocalittiche immagini di immensi sciami di voracissime cavallette rimbombate in questi giorni dall'Africa settentrionale - assicurano gli esperti - non sono destinate a ripresentarsi nelle nostre campagne. Gli esemplari di *Schistocerca gregaria* venuti a morire sulle coste del Lazio, dal Circeo a Ladispoli, sono milioni, ma la probabilità che anche solo pochi esemplari riescano a sopravvivere e a riprodursi sono virtualmente nulle. Ed è anche abbastanza improbabile che l'inconosciuto fenomeno possa ripresentarsi

in futuro. Le notizie tranquillizzanti vengono un po' da tutti i fronti di vigilanza: alla protezione civile, al ministero dell'Agricoltura, alle misure immediatamente messe in atto (controlli lungo le spiagge, contatti con aziende specializzate nella disinfestazione) hanno carattere puramente precauzionale, e che per il momento non si prevede l'arrivo di altri sciami. L'Ufficio meteorologico di Fiumicino annuncia, da parte sua, che i venti meridionali che hanno soffiato piuttosto forte negli ultimi giorni, e che insieme agli sgraditi insetti hanno por-

tato piogge cariche di sabbia africana, si sono indeboliti, e nelle prossime quarantott'ore non supereranno i dieci-quindici nodi all'ora. Tutto regolare ieri anche per le capitanerie di porto, che non hanno ricevuto nuove segnalazioni e dove la giornata festiva è trascorsa nella massima tranquillità. Ma è soprattutto il parere degli esperti a fugare le ultime preoccupazioni: «Questo tipo di cavallette, molto diverso malgrado le apparenze da quelli endemici nel nostro paese - spiega l'entomologo Vincenzo Vomero, conservatore del Museo di zoologia di Roma - si riproduce in condi-

zioni ecologiche completamente diverse dalle nostre. Non solo qui fa troppo freddo, anche in estate, ma i parametri ambientali sono molto diversi. La *Schistocerca*, insomma, non ha alcuna speranza di sopravvivenza nel nostro ambiente, per cui penso di poter escludere il rischio di un'invasione. Precedenti, del resto, non esistono: anche gli episodi verificatisi nel secolo scorso in Sicilia sono molto probabilmente da attribuire a tutt'altra specie, la *Locusta migratoria*. L'insetto responsabile dell'allarme dei giorni scorsi vive normalmente in Africa e nella



Le cavallette nella spiaggia di Torvajana

penisola arabica, dove periodicamente, ogni venti o trent'anni, modifica radicalmente le proprie abitudini e da individualista sedentario si trasforma, per motivi che gli scienziati non sono ancora riusciti a spiegare esattamente, in gregario migratore. Si

formano in questo caso - come sta avvenendo attualmente in Marocco, in Tunisia e in altri paesi dell'Africa settentrionale - immensi sciami, composti da centinaia di milioni di individui, che nella fase larvale strisciano sul terreno divorando tutti i vegetali

che incontrano, e dopo una serie di metamorfosi raggiungono lo stadio adulto, alato, il più pericoloso: in quest'ultima fase la *Schistocerca* diventa capace di compiere balzi anche di 500 chilometri e di devastare in pochi giorni intere regioni.

Chiesa in allarme, i romani non vanno a messa

«Addio «città sacra». A Roma un solo abitante ogni quattro segue regolarmente le funzioni religiose, un altro (sempre ogni quattro) a messa ci va di rado o si definisce simpatizzante, mentre gli ultimi due si professano indifferenti, contrari oppure non cristiani. Ma non è tanto il dato statistico (pubblicato per la prima volta) a preoccupare la Chiesa di Roma, quanto l'orizzonte più generale in cui si manifesta questa crisi di religiosità. Così, in prossimità del sinodo diocesano, la Chiesa romana si è sottoposta ad un accurato check-up, ringraziando ogni articolazione del suo complesso organismo, e consegnando i risultati di questa ricerca in quattro volumi, corredati da statistiche, prospetti storici, con un'indagine socioeconomica accanto a quella ecclesiale.

Il grado d'allarme sul declino della spiritualità non è nuovo. Era suonato già negli anni Sessanta, sotto il pontificato di Paolo VI, ed aveva portato ad un'inchiesta sulla religiosità dei romani condotta dall'università Gregoriana nel 1968. Ma il raffronto tra i numeri, a distanza di vent'anni, misura il ritmo di una crisi che non sembra destinata ad una rapida inversione di tendenza. I praticanti assidui, nel 1968, rappresentavano il 41,7% degli abitanti; nel 1988 c'era un 20,3% di praticanti occasionali, mentre il 38% della popolazione risultava decisamente non praticante. Oggi il rapporto si è capovolto: ad un 50% di non praticanti si riscontra un 25% di praticanti assidui, la cui maggioranza è costituita da donne. Infatti, il 49,8% delle donne si

La Chiesa romana si interroga. Quali compiti l'attendono in una città che è profondamente mutata? I raffronti statistici (pubblicati per la prima volta) parlano di una crisi della religiosità. Oggi solo un romano su quattro va a messa tutte le domeniche; vent'anni fa, il rapporto era quasi di uno a due. Emergono nuovi soggetti sociali, si acuisce la marginalità, la Chiesa tenta di gettare le basi di una «nuova evangelizzazione». Il rapporto tra sacerdoti e fedeli è però ancora molto basso: uno per ogni diecimila. Molto forte invece la presenza nell'istruzione: 17 università e 700 scuole.

GIULIANO CAPECELATRO

reca a messa ogni domenica, mentre tra gli uomini questa abitudine è diffusa solo tra il 32,6%. La cornice è costituita, secondo lo studio, da un «vasto processo di secolarizzazione che investe la città», dove, «forse, comincia ad incrinarsi la realtà di un cattolicesimo di massa». Un processo che si è accelerato alle soglie degli an-

ni Ottanta, con «i matrimoni civili che raggiungono quasi un quarto del totale, le convivenze aumentano, gli aborti legali raggiungono i 310 per 1000 nati vivi». La veloce carrellata storica serve ai ricercatori della Chiesa romana ad abbozzare un'analisi, a partire dagli anni Cinquanta: «Il modello americano e il consumismo inaugura-

no quel processo di mutamento sociale ed antropologico, destinato a manifestarsi pienamente negli anni Sessanta: cambiano i comportamenti, la morale, la mentalità. Inizia lentamente ad incrinarsi quel conformismo sociale, in cui il precetto religioso, magari disatteso, rappresentava un riferimento sociale normale. Di fronte a questo quadro, la Chiesa passa in rassegna i

suoi effettivi. Nelle 314 parrocchie della città operano circa 2200 sacerdoti; altri 500 prestano servizio al Vicariato e negli ospedali. A questi si aggiungono 4500 religiosi e 17.500 religiose. La penetrazione nel mondo della cultura e dell'istruzione è attestata dalle diciassette università ecclesiastiche, da 700 scuole di ogni tipo, dalla materna, all'elementare, alla media, ai licei, agli istituti tecnici e magistrali. La popolazione studentesca annua ammonta a circa 100.000 unità. Se le vocazioni sacerdotali, nella diocesi romana, sono in ripresa, il rapporto tra sacerdoti e fedeli è però basso: uno per ogni diecimila. A questo piccolo esercito Giovanni Paolo II, con le sue visite alle parrocchie, addita il compito di una «nuova evangelizzazione».

ROMA

INCHIESTA

Quartieri senza diritto

Degrado, abbandono, emarginazione, solitudine, violenza: le cronache di Roma dell'«Unità» continuano il viaggio-inchiesta per capire come si vive nella periferia della capitale. Giovedì

14 aprile il secondo reportage. È la volta di Nuove Ostia il quartiere dove alcuni mesi fa, le maledizioni dei tossicodipendenti hanno denunciato la drammatica diffusione dell'eroina

TELEROMA 56

Ore 10.00 «L'errore di vivere» film, 13.00 «Centennial» telefilm, 18.15 Cartoni animati, 19.30 «Marron Glacé» novella, 20.30 «Shogun il giustiziere» film, 22.20 Teledomani, 23.48 «Quando il sole si tinge di rosso» film, 1.30 Dan Boone

GBR

Ore 15.45 «Amanda» telefilm, 16.15 Cartoni animati, 17.30 «Il bastardo» sceneggiato, 18.30 «Beneditto da Norcia» sceneggiato, 19.50 Artisti oggi, 20.25 Videogiornale, 20.45 Fra le vette del Himalaya, 21.45 «Storie della prateria» telefilm, 22.45 «Amanda» telefilm

N. TELEREGIONE

Ore 16.00 «Charleston» telefilm, 16.30 Sì o no, 17.30 Dottorssa Velis, 18.30 Cisk su gira, 20.15 Tg cronaca, 20.45 America Today, 21.00 «Scerifo del Suda» telefilm, 22.30 Redazionale, 23.45 Film, 1.00 Tg cronaca

Spettacoli a ROMA

CINEMA OTTIMO BUONO INTERESSANTE DEFINIZIONI A Avventuroso BR Brillante C Comico D.A. Drammatico DO Documentario DR Drammatico ES Erotico FA Fantascienza G Giallo H Horror M Musicale, SA Satirico S Sentimentale SM Storico-Mitologico ST Storico

TELETEVERE

Ore 10.45 «Catastrofe» film, 12.00 «A qualsiasi prezzo» film, 14.45 Delta giustiziere a società, 15.30 Romanisima sport, 16.30 «Siciana» telefilm, 19.30 I fatti del giorno, 20.00 Il Totofotumere, 21.00 Casa città, ambiente, 22.55 fatti del giorno, 1.00 «Due killers in fuga» film

VIDEOINO

Ore 16.10 Sport spettacolo Wrestling, 18.50 Tg, 19.00 Bar sport, 20.30 Un avventuroso sportivo in diretta, 22.30 Tg, 22.40 Sport, 23.00 Juke Box, 23.30 Donna Kopertina, 24.00 Sport spettacolo.

RETE ORO

Ore 9 il bambino perdute, film, 11.15 «Wanted dead or alive» telefilm, 12.15 «Angosciata» telefilm, 13.00 «Marlene il diritto di nascere», 14.30 «La principessa delle stelle», 16.45 «Marlene il diritto di nascere», 18.30 «Super Beetle», 20.00 «Medusa», telefilm, 22.00 Campionato.

PRIME VISIONI

Table listing cinema programs with columns for cinema name, address, phone, and program details.

Table listing cinema programs with columns for cinema name, address, phone, and program details.

SCELTI PER VOI

STRANA LA VITA Vi fidereste di uno psicoanalista con la faccia di Diego Abatantuono? Strabate lui il primo scongiuratore. Ma nel nuovo film di Giuseppe Bertolucci Abatantuono è un psicologo in crisi nera...

PROSA

AGORA: 80 (Via della Penitente 33) Alle 21 PRIMA La disavvezza di Carlo Goldoni con Paola Corazzi...

FIAMMA

PAZZA Anche senza Oscar una grande interpretazione di Barbra Streisand. Prodotto e diretto da Paul Verhoeven...

MUSICA

PER RAGAZZI GRAUO (Via Perugia 34) Sabato alle 18.30 Proiezione del film Antologia Disney n. 9...

VALENTINO PANDA SENZA INTERESSI, FIAT UNO SENZA INTERESSI, SOMALIA VIALE ANGELICO, DUNA REGATA CROMA RISPARMIO 4 MILIONI

DITTA MAZZARELLA TV - ELETTRODOMESTICI - HI-FI v.le Medaglie d'Oro 108/d - Tel. 38.65.08

TEATRO VITTORIA APRILE '88 L'ALMANACO DEI COMICI una commedia al giorno COMPAGNIA ATTORI & TECNICI

Due grandi
dello spettacolo, Herbert von Karajan
e Bette Davis, compiono
ottant'anni e l'«avventura» continua

Claude Miller
l'autore de «L'effrontée» gira un film
rubato a Truffaut: «La piccola
ladra», storia di un'adolescenza difficile

Vedi retro

CULTURA e SPETTACOLI

«Io, Buddha e Marx»

«Marxismo e buddhismo non sono
inconciliabili». In questa intervista
il Dalai Lama spiega come si possono
incontrare due grandi visioni del mondo

GABRIELLA TAVERNESE

DHARAMSALA Dopo le violente dimostrazioni di quest'anno in Tibet, c'è nuova attenzione per questo paese e per il Dalai Lama, che è stato alla guida di sei milioni di tibetani come loro capo spirituale e temporale fin da quando i cinesi invasero la regione nel 1950. Nel 1959 il Dalai Lama fuggì in India con 100 mila altri tibetani suoi seguaci, dopo una sanguinosa rivolta contro i cinesi. Da allora vive in esilio a Dharamsala, una cittadina ai piedi dell'Himalaya dove è a capo del governo tibetano in esilio.

Il Dalai viene considerato dai buddhisti tibetani come l'incarnazione in terra di «Avalokitesvara», il Buddha della compassione, cioè la sua quattordicesima reincarnazione come Dalai Lama (prete maestro con un oceano di saggezza).

In diverse occasioni, lei ha sostenuto che la sua potrebbe essere l'ultima incarnazione del Dalai Lama. Perché per i buddhisti tibetani necessariamente il Dalai Lama si deve reincarnare, perché una simile profeta?

Purtroppo i cinesi hanno creato l'impressione che il problema tibetano sia ispirato dal Dalai Lama, che avrebbe interesse a mantenere i suoi privilegi e il sistema del passato. Perciò, per smantellare questa falsa interpretazione, ho preteso che l'istituzione del Dalai Lama non dipende dalla mia persona. Se non ha più valore finirà. In questo caso io sarò l'ultimo Dalai Lama. Non ha alcuna importanza. Il problema è la nazione tibetana. Nell'abbozzo di Costituzione per il futuro Tibet del 1973, è detto che il potere del Dalai Lama può essere abolito dai due terzi del Parlamento; e nuovamente nel 1969 ho ripetuto che l'istituzione può continuare o no: dipende solo dai desideri del popolo tibetano.

Secondo lei i tibetani come considerano l'istituzione del Dalai Lama?

Oggi i Tibetani guardano al Dalai Lama come a un istituto esistente, niente importante. Il Dalai Lama è quasi il simbolo del Tibet.

Lei pensa che possono coesistere marxismo e buddhismo?

Penso di sì. Io sono profonda-

mente coinvolto in quanto accade nei paesi in cui nel passato il buddhismo era particolarmente fiorente e che oggi sono controllati dai comunisti. Credo che se, in questi paesi, fosse possibile trovare un dialogo comune, sarebbe un bene.

Lei ha parlato di somiglianze tra il buddhismo e il marxismo originale. Che cosa intende per marxismo originale?

Voglio dire, ci sono i comunisti italiani, francesi, europei che seguono l'idea marxista. Poi ci sono paesi come l'Unione Sovietica e la Cina che sembra abbiano molto deviato dalla teoria marxista originaria. In quei paesi, per quanto riguarda la politica nazionale, il marxismo ha troppo a che fare con il potere. Nella maggior parte dei paesi comunisti c'è troppa rigidità. Io penso che i paesi comunisti dovrebbero avere una direzione più collettiva. Nel capitalismo teoricamente c'è più possibilità di dittatura; nei paesi comunisti questa opportunità dovrebbe essere minore. Ma negli ultimi decenni che cosa è successo? Nei paesi comunisti la guida è stata collettiva solo di nome; alla fine era un'unica persona a prendere le decisioni, come nel caso di Stalin o Mao Zedong. Questo per me è contrario all'idea marxista originaria.

Dopo tutti questi anni di controllo cinese sul Tibet, i tibetani sono contrari al comunismo?

No. In Tibet anche prima che arrivassero i cinesi alcuni tibetani, da tempo comunisti, si unirono al Partito comunista cinese. E questo fin dagli anni Trenta. Alcuni di loro hanno partecipato alla guerra cino-giapponese. Però i comunisti tibetani, anche quelli antireligiosi, hanno continuato ad essere tibetani. Quando si è posta la questione nazionale sono prima tibetani e poi comunisti. Noi non siamo anticinesi, non siamo contro le riforme. Siamo semplicemente contro le atrocità dei cinesi. La loro non è altro che un'occupazione. Il Tibet non appartiene alla Cina, il Tibet è un paese separato.

Lei che rapporto vede tra la recente repressione contro i tibetani a Lhasa e la politica di liberalizzazione di Deng Xiaoping?

A questo riguardo, si deve giudicare a diversi livelli. A un livello superficiale più libertà e minore repressione danno l'opportunità alle persone di nutrirsi e a cominciare ad avere il coraggio di esprimere i propri sentimenti; ma ad un livello più profondo a causa della passata repressione, delle atrocità, del profondo dolore

noi, ma i tibetani non hanno mai accettato il Tibet come parte della Cina. Nel passato, quando la Cina è diventata più forte e noi più deboli, l'influenza cinese è sempre aumentata. Ma gli imperatori cinesi, gli imperatori della dinastia Manchu, per esempio, sono considerati dai tibetani persone religiose. I tibetani hanno sempre considerato quei potenti re cinesi come loro protettori.

E invece, che cosa vi lega all'India?

Con questo paese abbiamo un rapporto speciale. Tutto considerato, i nostri rapporti sono molto più stretti che con la Cina. L'India ha più di un motivo per sostenere che il Tibet è parte dell'India. Nel 1959, quando siamo scappati dal Tibet, non c'era altra via di raggiungere l'Europa o qualsiasi altro posto che passare per l'India. In quel tempo l'India non solo ci ha ridato rifugio, ci ha dato anche un enorme aiuto per la conservazione della nostra cultura, dell'identità tibetana. In questi trent'anni in confronto ad altri rifugiati noi ci siamo perfettamente ambientati in India. Politicamente, l'India trova difficile delle volte sostenere la causa tibetana. Ci sono disaccordi all'interno del governo. La sua politica ufficiale sostiene che il Tibet è parte della Cina, una regione cinese. Malgrado questo la simpatia dell'India per noi è costante. D'altra parte, il Tibet è davvero importante per l'India. Tutta la frontiera nord-orientale è con il Tibet. Finché i soldati cinesi restano in Tibet, l'India è minacciata. Il mio piano di pace in cinque punti prevede che il Tibet diventi una zona di pace, di non violenza. Di questo beneficeranno sia l'India che la Cina.

Lei che rapporto vede tra la recente repressione contro i tibetani a Lhasa e la politica di liberalizzazione di Deng Xiaoping?

A questo riguardo, si deve giudicare a diversi livelli. A un livello superficiale più libertà e minore repressione danno l'opportunità alle persone di nutrirsi e a cominciare ad avere il coraggio di esprimere i propri sentimenti; ma ad un livello più profondo a causa della passata repressione, delle atrocità, del profondo dolore



Il Dalai Lama, capo spirituale dei buddhisti tibetani

re e risentimento che c'è nel paese accade quel che è accaduto recentemente. Vi sono posizioni diverse nel Partito comunista cinese, una è per la linea dura, l'altra è più moderata. È un errore se la linea dura crede che queste cose succedano perché c'è più indulgenza e reclama più controllo. Al momento può andare bene, ma alla lunga questo maggior controllo richiama più conflitti. Non solo per questa generazione, ma per la successiva, la decima, la centesima generazione. In prospettiva, per eliminare questo tipo di problemi i cinesi devono trattare i tibetani davvero come fratelli e sorelle, in totale eguaglianza. Se mostreranno un'apertura genuina, anche noi risponderemo di conseguenza. Se non succederà, questo tipo di problemi rimarrà.

Voi state per aprire un ufficio a Washington. Secondo lei gli Stati Uniti potranno cambiare la loro posizione rispetto al Tibet?

Non lo so. Un rapporto con l'amministrazione statunitense credo sia difficile. Ma in America ho scoperto, tra i membri del congresso, vigorosi sostenitori della causa tibetana. È molto importante che qualcuno rimanga lì permanentemente e possa spiegare cosa succede in Tibet. Questo non ha niente a che fare con il governo americano.

Perché siete stati ignorati così a lungo dall'Occidente?

La ragione principale è che, nel passato, il Tibet era eccessivamente isolato. Credo fosse per l'ignoranza e anche la paura che, avendo contatti col mondo esterno, qualcosa di brutto sarebbe potuto accadere al paese. È triste, fu un enorme sbaglio. Prima del 1950 il Tibet non ha fatto alcuno sforzo per avere contatti col mondo esterno e quando nel '49-'50 ha cercato di averli è stato troppo tardi. Dopo l'occupazione cinese, c'è stata la Corea. L'India era indipendente ma ancora troppo giovane: aveva il problema del Kashmir e poi della divisione del Pakistan. Se gli inglesi fossero rimasti, credo che ora la situazione sarebbe diversa.

Perché siete stati ignorati così a lungo dall'Occidente?

La ragione principale è che, nel passato, il Tibet era eccessivamente isolato. Credo fosse per l'ignoranza e anche la paura che, avendo contatti col mondo esterno, qualcosa di brutto sarebbe potuto accadere al paese. È triste, fu un enorme sbaglio. Prima del 1950 il Tibet non ha fatto alcuno sforzo per avere contatti col mondo esterno e quando nel '49-'50 ha cercato di averli è stato troppo tardi. Dopo l'occupazione cinese, c'è stata la Corea. L'India era indipendente ma ancora troppo giovane: aveva il problema del Kashmir e poi della divisione del Pakistan. Se gli inglesi fossero rimasti, credo che ora la situazione sarebbe diversa.

Pechino:
«Può tornare a queste condizioni»

DALLA CORISPONDENTE
LINA TAMBURRINO

PECHINO La settima Assemblea nazionale cinese sta giocando anche la partita tibetana, ma lascia che a fare da protagonista sia Bainqen Lama. Bainqen e altri dirigenti tibetani hanno tenuto una affollatissima conferenza stampa, nel corso della quale l'esponevole religioso ha presentato una ricostruzione dei disordini del 5 marzo a Lhasa sensibilmente differente dalla versione ufficiale allora fornita dalle autorità cinesi.

C'è dunque una operazione «glasnost» tutta dentro i lavori - e la dialettica politica - della Assemblea nazionale. Il Tibet non è più una situazione difficile da risolvere solo con la repressione poliziesca, è un problema politico e richiede soluzioni politiche. Allora il punto di partenza è la verità su quanto è accaduto a marzo: avviata da un centinaio di monaci, la manifestazione alla fine ha coinvolto, spettatori compresi, circa diecimila persone. Durante i disordini, i morti sono stati quattro - un poliziotto, un monaco, due civili - ma una quinta persona è deceduta nei giorni successivi in ospedale. I poliziotti hanno picchiato selvaggiamente i dimostranti e hanno sparato uccidendo appunto due civili. Sono stati feriti 330 uomini della polizia e oltre 100 civili, ma non è da escludere che i feriti tra la popolazione siano stati molti di più perché non tutti si sono fatti medicare in ospedale. 200 persone sono state arrestate.

La soluzione politica del caso tibetano, secondo Bainqen Lama, richiede due scelte: dare finalmente sostanza alla autonomia prevista per le nazionalità minori garantendo la conquista di migliori condizioni di vita, rispettare la libertà religiosa. E parlando di rispetto della libertà religiosa, tramette Bainqen l'Assemblea nazionale manda messaggi in più direzioni, forse in disaccordo dello stesso Dalai Lama. Bainqen ha avuto toni concilianti quando ha risposto a una domanda sul Dalai Lama: può tornare in Cina quando vuole e abitare dove vuole purché la smetta di pretendere l'indipendenza del Tibet e si convinca che il Tibet, assieme alle altre nazionalità «minori», è parte di un unico paese socialista, la Cina. A New Delhi, in India, un portavoce del Dalai Lama ha raccolto con soddisfazione il «mutato atteggiamento» di Pechino, ma ha fatto presente l'esigenza di un Tibet «smilitarizzato».

Delon:
«Io sono
l'ultima
star»



«Non ho mai riflettuto su nulla, vado avanti per istinto, rischio. Sono l'ultima star di Francia», parola di Alain Delon, che sta girando per T11 una serie televisiva dal costo di sessanta milioni di franchi, di cui venti milioni sono il cachet di Delon. «L'ultima star» ha concesso una intervista-confessione al quotidiano «Liberation» a patto che non si parlasse di politica, né di Barre né di Le Pen, il leader della destra di cui Delon è simpatizzante: in cambio ha raccontato cosa è per lui fare televisione. «L'audience? Je m'en fott (me ne infischio)». «La tv? Mi fa orrore l'idea che un programma muoia con la sua stessa messa in onda: un film, come un bambino, viene accompagnato nella sua crescita, di città in città». In cambio, oltre al cachet, la tv gli offre un extra per le vendite all'estero: «È normale».

**È morto
il critico
letterario
Paolo Milano**

Il critico letterario Paolo Milano, nato a Roma nel 1904 da una famiglia della buona borghesia ebraica, amico di Saul Bellow e di Brecht, perseguitato dalle leggi razziali e esule prima a Parigi e poi a New York dove rimase fino agli anni Cinquanta, è morto sabato sera nella sua casa romana. Aveva conosciuto tutti gli intellettuali esuli come lui negli Stati Uniti, dove insegnava «letteratura comparata» al «Queen's college» di New York, ma aveva mantenuto rapporti anche con gli scrittori americani (Bellow gli aveva anche dedicato un romanzo). Dal '57 fino all'aprile dell'86 aveva tenuto una rubrica sull'«Espresso» intitolata «Il libro», ma oltre alla letteratura amava anche il teatro e dal '32 al '36 fu caporedattore della rivista «Scenario» del suo amico Silvio D'Amico.

**Una statua
di cioccolato
per Carreras**

Per festeggiare la Pasqua i suoi ammiratori gli hanno regalato un busto di cioccolato: una monumentale torta di sedici chili che lo raffigura. Il tenore José Carreras che continua la convalescenza a Barcellona, dopo la grave malattia che lo ha colpito l'estate scorsa, ha deciso di donarla ad un orfanotrofio. Alcuni giornali spagnoli hanno intanto pubblicato ieri sue fotografie in cui appare ingrassato, con il viso disteso e in ottima forma: in alcune interviste il tenore ha ribadito la sua decisione di tornare a cantare, con un grande recital a Barcellona per il quale sta già facendo progetti.

**«El Puma»
dalle telenovelas
alla carriera
politica**

«El Puma», alias José Luis Rodríguez, il cantante ed attore venezuelano che qualche anno fa partecipò anche al Festival di Sanremo, idolo delle telenovelas argentine, ha deciso di candidarsi alla presidenza del suo paese. «El Puma», attualmente a Portorico dove sta girando un nuovo serial televisivo dal titolo «Sueño contigo», a proposito del suo futuro politico ha dichiarato: «Mi sto preparando. Non amo la teoria e sono una persona pratica, non basta studiare per diventare presidente. Ritengo comunque che tra cinque o sei anni, quando mi presenterò candidato, le mie conoscenze di politica saranno tali da consentirmi questo passo. Il mio progetto? La nascita di una autentica democrazia».

**Il «Pensatore»
di Arbore
pubblica
i suoi pensieri**

«Il Pensatore», uno dei protagonisti di *Indietro tutta*, il fortunato programma di Renzo Arbore, ha deciso di pubblicare i suoi pensieri, quelli che in tv non è mai riuscito ad esprimere. L'architetto Giovanni Rebecchini, che dopo aver insegnato al corso di composizione della facoltà di Architettura di Roma ha scelto la libera professione, progettando tra l'altro il cargo building della Pan American a Roma, l'auditorium di Potenza e le torrioni di Stintino, ha ora terminato di scrivere il suo primo libro: *Ecco cosa penso*. «Non mi sarei mai sognato di pubblicare i miei scritti», dice l'architetto-pensatore - ma l'insistenza con cui Frascica chiedeva ai suoi concorrenti che cosa pensavo mi ha incoraggiato a far conoscere le mie idee».

**Sissi
e Biribisso
in mostra
a Todi**

Due rassegne collaterali alla mostra antiquaria di Todi (fino al 25 aprile) si presentano quest'anno di particolare interesse: insieme al piccolo antiquariato (dagli oggetti di toilette della principessa Sissi alle raccolte di occhiali, dalle penne stilografiche agli orologi da tasca e da polso) verranno infatti esposti i «disegni archeologici del 900» (trenta opere da Klimt a Manzu e Gutuso, alcune provenienti dalla collezione privata di Santa Marzotta) e gli antichi giochi a stampa europei, circa ottanta pezzi tra i quali il «Biribisso», o «Lottoreale», un antenato della roulette in voga nella metà del Settecento.

SILVIA GARAMBOIS

Come ragiona un militante dell'infinito

Victor Gomez Pin ha poco più di quarant'anni, è di Barcellona, si è formato a Parigi, ora insegna nell'università dei Paesi Baschi, è un militante comunista. Parla molte lingue, tra queste anche un ricco *grammelot* italiano condito di catalano e francese. L'Italia la conosce bene, è stato a Venezia (su cui ha scritto un libro) per ritrovare Palazzo Sagredo, quello del «Dialogo dei massimi sistemi».

ROBERTO ROSCANI

ROMA «C'è una lettera di Engels che mi ha sempre colpito. Engels racconta di aver fatto un sogno: nel sogno si strappava i bottoni della camicia per offrirli a uno sconosciuto. In cambio, quel signore avrebbe dovuto «risolvere» i problemi insoluti del calcolo infinitesimale. E il bello è, conclude Engels, che quell'omino insignificante ci

riusciva. Ecco, questa ossessione appartiene a tutta la tradizione filosofica e matematica di aver fatto un sogno: è un punto centrale del pensiero occidentale». Victor Gomez Pin passa, nel giro di una frase, dalla citazione di Archimede a quella di Leibniz, da Lacan a Marx, da Proust ai calcoli matematici buttati giù su un foglietto di carta volante. Anche noi da-

remmo volentieri ben più dei bottoni della camicia per l'obiettivo, molto più banale, di riuscire a seguirlo con altrettanta agilità.

Allora cominciamo dalla domanda più banale: analisi matematica e analisi della psiche, Galilei e Lacan tra i nomi tutelari. Che rapporto c'è? «Mah, tanto per cominciare io non sono uno psicanalista, ho conosciuto Lacan, sono stato per dieci anni in analisi con lui. Anche Lacan era affascinato dai problemi della matematica teorica e alcuni suoi allievi hanno cercato di trovare un punto di unione tra le due discipline. Ho lavorato anche io a questo tentativo, ho provato a trasferire un sogno nella teoria matematica dei grali, ho scritto un lungo libro di 400 pagine ma, confesso, alla fine non avevo raggiunto acu-

na risposta certa».

È il sogno di Engels, l'ossessione del calcolo infinitesimale? Che cosa davvero ossessiona filosofi e matematici? «Credo che alla radice di tutto ci sia la questione dell'infinito. Nessuna teoria matematica, fino al 1965, riteneva possibile l'ipotesi che esistesse l'infinitamente piccolo Cantor, un grande studioso contemporaneo di Newton aveva sostenuto la possibilità dell'infinitamente grande ma rifiutava di estendere questa categoria matematica al piccolo Hegel riteneva che il compito del calcolo differenziale fosse quello di stabilire la misura, ovvero di fissare il punto di unione tra un procedimento quantitativo ad uno qualitativo. E in questo senso l'impossibilità dell'infinitamente piccolo suonava come una

prova che lì, in quello spazio scuro, si compiva il salto tra quantità e qualità. Ma io credo che per un matematico sia inaccettabile l'esistenza dei buchi neri teorici. E così arriviamo al 1965: è in quell'anno che Abraham Robinson elabora le sue teorie e fonda una disciplina che oggi si chiama «non-standard analysis». Robinson era un grandissimo studioso di logica, il suo settore era quello dei modelli logico-matematici. Lui compie una rivoluzione e rende matematicamente possibile l'esistenza dell'infinitamente piccolo».

È un po' come aver fondato una geometria non Euclidea. «In qualche modo sì. Molti matematici «conservatori» obiettano non sulla fondatezza delle teorie di Robinson ma sulla loro utilità. Sono teorie

giovannissime, in molti ci stanno lavorando sopra, specie tra i fisici teorici. Vedremo col tempo che cosa ne verrà fuori. Ma se anche, per ipotesi, non dovessero avere nessuna applicazione io credo che le teorie di Robinson aprono un campo speculativo inespugnabile».

Ma in che senso Robinson può esser messo tra i grandi padri delle rivoluzioni moderne? Solo per la matematica? «Certamente no, ripeto la dimensione più interessante di queste teorie della «non-standard analysis» è quella che ci permette di riprendere in mano il rapporto tra la scienza e la filosofia, tra la scienza e l'arte. Già Aristotele aveva parlato della nuncia da parte dei matematici greci all'esplosione dell'infinito. Questo concetto, così difficile da de-

finire ma al tempo stesso così essenziale anche nel senso comune della gente, è stato lasciato all'arte, ai poeti. Questa scissione tra pensiero scientifico e pensiero artistico è radicalmente sbagliata e limitante. Ricordo un poema di Borges dedicato al concetto di infinito di Cantor: «In questo intricato labirinto non mi è stato permesso di penetrare», diceva il grande argentino. Kant è stato il maggiore teorico di questa scissione, della incomunicabilità delle categorie scientifiche, filosofiche e morali».

E così torniamo a Marx... «Ci arrivo subito. Credo che proprio nello smarrimento della matrice comune che lega pensiero scientifico e arte c'è uno dei grandi imbrogli concettuali della società capi-

talistica. La verità è stata sostituita da un cumulo di informazioni sempre più piccole e parcellizzate. Eppure la verità non è un problema di specialismo. Ma la responsabilità non è solo degli scienziati. Qualche giorno fa ero a Madrid e davanti al mio albergo c'era la fila delle persone che andavano a visitare una grande mostra di Delacroix. Ma sulle facce di quella gente non c'era nessuna gioia, stavano andando ad accumulare altre informazioni senza alcuna verità. Quel museo era diventato il luogo della «superstizione dell'arte». Ecco è qui - e non più solo nelle fabbriche - il segno di una società intrinsecamente alienata. Questo è, in concreto, il capitalismo alle soglie del 2000».

Insomma la matematica è in qualche modo uno strumento politico. E lei che vive nei Paesi Baschi? «Io non ci sono nato, ma mi sento un basco. Anzi, mi sento un *euskaldun* che vuol dire, letteralmente «quello che sa la lin-

Claude Miller, il regista de «L'effrontée», gira «Piccola ladra», un film scritto dal grande maestro

Sarà la storia inquietante di una ragazzina interpretata ancora una volta da Charlotte Gainsbourg

«Sì, ho rubato Truffaut!»

Una sfacciatata: forse Charlotte Gainsbourg sarebbe rimasta la quattordicenne del film *L'effrontée* se la signora Truffaut non avesse deciso di rispolverare dal cassetto un soggetto del marito. Detto fatto. Grazie a quella storia Charlotte diventerà una *Piccola ladra* con tutti i requisiti per sembrare la cugina di campagna di un altro adolescente inquieto, l'Antoine Doinel dei *Quattrocento colpi*.

ROBERTA CHITI

FIRENZE La campagna della penisola di Cherbourg invece del quartiere parigino di Clichy. I tratti delle case normanne contro i traicci della torre Eiffel sulla quale si apriva *Quattrocento colpi*. È una ragazzina di diciassette anni, Charlotte Gainsbourg al posto del nasuto Jean Pierre Léaud, quell'Antoine Doinel che rimase l'invenzione di Truffaut per la durata di sei film insomma, il regista Claude Miller, a due mesi dalle riprese della *Piccola ladra*, po-

dozione cinematografica di Charlotte Gainsbourg, la stessa giovanissima interprete del suo precedente *L'effrontée*. «Da quel film lì in poi mi è cambiato tutto» racconta Miller, ospite di passaggio dell'Istituto Francese a Firenze. «Non sono uno di quelli a cui fila sempre tutto liscio diciamo che mi va bene un film su due. Ma dal successo dell'*Effrontée* ho cominciato a ricevere un copione a settimana. Io ci vado cauto, in fondo un film è un anno di vita e volevo pensarci bene. Poi successe che madame Truffaut e le due figlie mi chiamarono. François aveva lasciato due soggetti inediti. Me li lesco leggere, e uno mi conquistò. Sarebbe stata una bestemmia non realizzarlo. Era un fascicolo di venti pagine che raccontava la storia di una ragazzina, la cui madre è fuggita con un ufficiale italiano durante l'ultima guerra, costretta a trasferirsi in campagna dalla

nonna. Ai Truffaut andava bene che ne facessi un film ma un patto che la sceneggiatura piacesse anche a loro». È l'approvazione e c'è stata non solo di moglie e figlie ma anche di Claude Berry che lo produrrà insieme, fra gli altri, ad Antenne 2.

Prossima tappa, le riprese quest'estate da giugno in poi. In realtà Claude Miller e la produzione avrebbero potuto battere il primo ciak anche prima, ma il loro calendario di lavoro deve fare i conti con quello scolastico. Charlotte Gainsbourg, infatti, fino ad allora dovrà studiare. A giugno ha l'esame per il suo «bac», in piena campagna, dove in genere gli affari personali diventano una questione pubblica. «Era necessario che la storia si svolgesse in un paese. Una volta arrivata lì a casa della nonna la diciassettenne Charlotte comincia una doppia educazione sentimentale e

Truffaut, in tutto questo, non c'entra nulla? «Ma sì è chiaro che la sua scrittura mi ha influenzato almeno all'inizio. Oltretutto ho collaborato tanto a lungo con lui che mi è rimasta qualcosa di quel modo di fare cinema che non ha nulla a che fare con il suo. Ma sul set voglio dimenticarmi di lui».

Il set, per l'appunto, sarà nella penisola di Cherbourg, in piena campagna, dove in genere gli affari personali diventano una questione pubblica. «Era necessario che la storia si svolgesse in un paese. Una volta arrivata lì a casa della nonna la diciassettenne Charlotte comincia una doppia educazione sentimentale e



François Truffaut, autore del soggetto della «Piccola ladra»

mente di un coetaneo e di un finale non sembra tragico dice che in fondo una diciassettenne ha tutta la vita davanti a sé. Truffaut la vedeva un po' più nera. E comunque, come nei *Quattrocento colpi*, da un riformatorio si può sempre scappare.

Un raro testo di Ibsen Sequestrati e offesi

AGGEO SAVIOLI

John Gabriel Borkman Adattamento e regia di Pippo Di Marco. Scene e costumi di Luisa Taravella. Luci di Damien Jankovic. Sonoro di Claudio Mapei. Interpreti Marco Caraccioli, Mariangela Colonna, Patrizia D'Orsi, Ganni Forte, Lorena Marzolini. Roma, Metateatro.

A breve distanza di giorni dal Borkman proposto a Brescia da Massimo Castri, un'altra e diversa edizione della stessa grande opera Ibseniana (1896), in genere abbastanza trascurata da noi (si ricorda, comunque, il pur deludente spettacolo di Memè Perlini al Teatro di Roma, 1981, a non voler contare l'ottimo allestimento televisivo di Luca Ronconi) il lavoro condotto sul testo da Pippo Di Marco, adattatore e regista, s'inscrive a ogni modo in un percorso nella «drammaturgia della chiusura», che ha avuto suoi momenti rilevanti, le stagioni passate, con *Dicena dell'untore* (da Bufalino) e *La cognizione del dolore* (da Gadda), cui è seguito, più di recente, *A porte chiuse* di Sartre.

Sequestrati, e sotto stretta sorveglianza reciproca, ci si mostrano dunque più che mai i personaggi della storia che al suo centro ha John Gabriel Borkman, già un Napoleone della finanza ora ridotto (dopo lo scandalo, la vergogna, la prigione, subiti a causa di certe sue troppo spregiudicate operazioni) in un volontario carcere domestico, dove fantastica e vaneggia di nuove audaci imprese. Borkman, qui, congloba in sé l'estremo imbecillità rimastogli, l'umile scrivano Foidal e si accentua il carattere solipsistico del suo delirio. Analogamente, le figure femminili «esterne» a quell'inferno familiare, la disinvoltata signora Fanny e la piccola Frida figlia di Foidal, si fondono in un'unica presenza, e il giovane Erhart, figlio di John Gabriel, fa quasi corpo con esse, prima ancora della fuga comune verso la libertà. Fuga



Dario Fo e Franca Rame in «Trasmissione forzata»

Dario e Franca forzati ma non troppo

SILVIA GARAMBOIS

Torna questa sera, dopo 26 anni, il varietà di Dario Fo e Franca Rame. Dalle 20,30 su Raitre e *Trasmissione forzata*. E si parte proprio dal punto in cui la coppia ha lasciato la tv, nel bel mezzo di uno show del sabato sera intonato «Facciam cantare gli orfani, le vedove che piangono e gli operai in sciopero», la sigla di *Canzonissima* anno 1962, la trasmissione della rottura con la Rai. L'idea del resto è proprio quella di riprendere la vecchia *Canzonissima* dal punto in cui l'avevano lasciata, occupando uno studio della Rai con mimì,

pagliacci, ballerini. Si assera si parte il programma si prepara ormai da diverse settimane in uno studio Rai di Milano, ma anche le «ultime notizie» saranno accolte e commentate nel varietà si parlerà di politica e di tv, di governo e di censura. Per cominciare da quella subito da Fo e dalla Rame, con tutte le vicissitudini di allora, ma «anche del caso *Matroska*» dice Fo - perché abbiamo trovato divertente l'autocensura di Berlusconi. Raitre ha dato carta bianca per questo varietà, ma nel contratto si prevede un miliardo di penale in caso

di «incidenti»: «È giusto che la Rai si tuteli», commentano ora i due autori attori.

Al varietà partecipa anche Enzo Jannacci, in tutte le puntate tranne che in questa d'eccezione, proponendo le canzoni del suo repertorio ma soprattutto continuando una vecchia collaborazione che lo lega a Fo fin dagli inizi della sua carriera. Non si sa invece ancora se anche Celentano sarà fra gli ospiti, in una delle trasmissioni. «È proprio dalla mia partecipazione a *Fantastico*», spiega Fo - che è venuta l'idea di inserire il nome di Giulio Andreotti come ispiratore del programma, e quello di Fanfani come scenogra-

fo. Sketch, balletti, gag e canzoni, ma non solo. Fin dalla prima puntata, infatti, allo spettacolo si coniugherà l'impegno. E per questo programma televisivo l'impegno significa sostenere, nei modi più propri al varietà, la legge contro la violenza sessuale. Da *Trasmissione forzata* partirà infatti una raccolta di firme e l'iniziativa culminerà con una marcia a Roma. Intanto, dal video, Dario e Franca proporranno i loro «pezzi». Po quello in «grammelot» dell'avvocato inglese che difende lo stupratore e la Rame, probabilmente, il monologo sullo stupro che fece tanto scalpore a *Fantastico*.

Tra le edizioni del Tg (con la notizia dello sbarco tra Rimini e Goro, alcune migliaia di cani fa dei soldati israeliani al canto di «Romagna mia») e la gag in costume (ecco Fo vestito da Arlecchino e la Rame da Pierrot) tra mimì e saltimbanchi, pubblico «telemandat» e partecipazioni ad effetto (c'è l'imitatore di Andreotti e il sosia del direttore generale della Rai), *Trasmissione forzata* per otto settimane in un'ora e mezzo a sera. Ma ci sono in Italia ancora argomenti tabù, che sarà spinoso affrontarli? «Sì, il sesso è la religione», risponde Fo.

RAIUNO

7.15 UNO MATTINA. Con Livia Azzetti

8.00 TG1 MATTINA

9.30 DADAUMPA. Storia del varietà

10.30 TG1 MATTINA

10.40 INTORNO A NOI

11.30 IL CALABRONE VERDE. Telefilm

11.55 CHE TEMPO FA. TG1 FLASH

12.05 PRONTO... È LA RAI? (1ª parte)

12.30 TELEGIORNALE Tg1 tre minuti di

14.00 PRONTO... È LA RAI? (2ª parte)

14.15 IL MONDO DI QUARK

16.00 CRONACHE ITALIANE

16.00 BIG. Giochi e cartoni

17.55 OGGI AL PARLAMENTO. TG1 FLASH

18.05 PAROLA MIA. Con Luciano Rispoli

19.30 IL LIBRO, UN AMICO

20.30 ALMANACCO DEL GIORNO DOPO. CHE TEMPO FA. TG1

21.48 REQUIESCANT. Film con Lou Castel, Mark Damon, Pier Paolo Pasolini. Regia di Carlo Lizzani (1ª temp.)

22.48 TELEGIORNALE

23.58 REQUIESCANT. Film (2ª temp.)

24.00 TG1 NOTTE. OGGI AL PARLAMENTO CHE TEMPO FA

0.15 DSE. PANORAMA INTERNAZIONALE

RADUE

8.00 PRIMA EDIZIONE. Mario Pastora ed Enza Sampò leggono e commentano i giornali

9.30 MUOVIAMOCI. Con S. Roma

9.00 L'ITALIA S'È DESTA

10.00 STAR BENE IN SOCIETA

11.00 TG2 FLASH

11.05 DSE FOLLOW ME

11.30 IL GIOCO È SERVITO. Paroliamo

11.55 MEZZOGIORNO È... Con G. Funari (1ª parte)

13.00 TG2 ORE TRIDICI. TG2 DIGIENE

13.30 MEZZOGIORNO È... (2ª parte)

13.40 QUANDO SI AMA. Telefilm

14.30 TG2 ORE QUATTORDICI E TRENTA

14.35 OGGI SPORT

18.00 D.O.C. Di Renzo Arbore

18.00 LASSIE. Telefilm

18.30 IL GIOCO È SERVITO

18.55 DAL PARLAMENTO. TG2 FLASH

17.05 IL PIACERE DI... STAR BENE

18.00 UNO PSICOLOGO PER TUTTI. Telefilm

18.30 TG2 SPORTSERA

18.45 FABER L'INVESTIGATORE. Telefilm

19.30 MYTED 2. TELEGIORNALE. TG2 LO SPORT

20.30 LA DONNA DI PAGLIA. Film con Gina Lollobrigida, Sean Connery

22.20 TG2 SPORTSERA

22.30 D.O.C. Di Renzo Arbore

23.30 ORE VENTITRE E TRENTA

23.45 FALCANESESTRO. COPPA CAMPIORI

00.25 APPUNTAMENTO AL CINEMA

0.30 IL TESTAMENTO DEL MOSTRO. Film regia di Jean Renoir

RATRE

12.00 DSE: MERIDIANA

14.00 TELEGIORNALE REGIONALI

14.30 JEANS 2. Con Fabio Fazi

15.30 FUORICAMPO. Con Fulvio Stinchelli

17.30 DERBY. Quotidiano del Tg3

17.45 GEO. In studio Folco Quilici

18.30 VITA DI STREGA. Telefilm

19.00 TG3. TO REGIONALE

19.45 20 ANNI PRIMA. Schegge

20.00 DSE. MATERIALI DIDATTICI

20.30 TRASMISSIONE FORZATA. Di Dario Fo e Franca Rame

22.00 ANOTHER COUNTRY - LA SCELTA. Film con Rupert Everett, Colin Firth. Regia di Mark Kamevska (1ª temp.)

22.45 TG3 SERA

22.55 ANOTHER COUNTRY - LA SCELTA (2ª temp.)

23.15 TG3 NOTTE



«Liquirizia» (Italia 1, ore 20,30)

OTK

14.00 CALCIO. Torneo 4 nazioni

16.10 SPORT SPETTACOLO

18.20 BASKET Coppa dei Campioni

20.30 BASKET. Tracer-Ans

22.30 TG

22.40 SPORTIME

23.00 JUKE E BOX

23.30 DONNA KOPERTINA

ODEON

12.30 I RYAN. Sceneggiato

14.15 UNA VITA DA VIVERE. Sceneggiato

17.30 CARTONI ANIMATI

18.30 CALIFORNIA. Telefilm

20.30 IL CORPO DELLA RAGAZZA. Film

22.30 COLPO GROSSO. Quiz

23.25 ITALIA 7 SPORT. Calcio

RETEA

13.30 SUPER HIT

14.15 ROCK REPORT

16.30 ON THE AIR

18.30 BACK HOME

19.30 ROCK REPORT

22.30 BLUE NIGHT

17.30 BIANCA VIDAL

18.30 IL TESORO DEL SAPERE

19.00 CUORE DI PIETRA

19.30 TG A

20.00 L'IDOLO. Novela

21.00 LA TANA DEI LUPI.

SCEGLI IL TUO FILM

20.30 LIQUIRIZIA. Regia di Salvatore Samperi, con Christian De Sica, Jenny Tamburi, Teo Teocoli, Eros Pagni (Italia, 1979). Un ambiente scolastico un po' abarrazino. Anni Cinquanta Padova, provincia profonda italiana. Un liceo e un istituto tecnico decidono di scendere in tutto fila liscio, anche perché il regista è il buon Samperi. ITALIA 1

20.30 INFERNO SOMMERSO. Regia di Irwin Allen, con Michael Caine, Sally Field, Telly Savalas, Peter Boyle (Uss, 1979). Come «inferno» quello di cristallo era molto più bello. Questo fa un po' acqua da tutte le parti. Di acqua, comunque, ce n'è a ossa. Una grande nave passeggeri naufraga in mezzo all'oceano. Ma non è finita lì, naturalmente. Sotto ci sono dei passeggeri ancora in vita. Qualcuno si dà da fare per salvarli, tra inenarrabili difficoltà e sacrifici. Ci sono i buoni e c'è naturalmente anche un cattivo, che non può essere altro che il pelatissimo Savalas. RETEQUATTRO

20.30 PANE E CIOCOLATA. Regia di Franco Brusati, con Nino Manfredi, Johnny Dorelli, Anna Karina (Italia, 1974). Brutto vita quella dell'emigrante in Svizzera negli anni 70. Può anche essere costretto a dipingerli i capelli di un bel biondo platino. O a vivere in un pollaio. Sempre con il mito del ritorno al dolce paese natali. Film di strepitoso successo un po' in tutto il mondo. Anche in Italia. ODEON TV

20.30 LA DONNA DI PAGLIA. Regia di Basil Dearden, con Gina Lollobrigida, Sean Connery, Ralph Richardson (Inghilterra, 1964). Una bella infermiera leggermente italiana un James Bond non ancora affermato ma quasi una supposta truffa ai danni di un ricco industriale invalido. Sono gli ingredienti di un giallo-thriller non proprio da mozzafiato ma appassionante. Il ciclo è dedicato a Bond non agente segreto e bisogna dire che questo bravo attore inglese riesce a convincere sempre. RAIDUE

21.45 REQUIESCANT. Regia di Carlo Lizzani, con Lou Castel, Mark Damon, Pier Paolo Pasolini, Rossana Kriamann (Italia, 1966). Un bimbo scappa da una strage. La sua vita non è segnata ma a poco a poco scopre il proprio passato. E allora cominciano i guai per diverse persone. Carlo Lizzani scopre anche lui il western spaghetti. E impugna persino un'impugnabile Pasolini, che è quasi attore suo (ricordate il gobbo?). RAIUNO

0.30 IL TESTAMENTO DEL MOSTRO. Regia di Jean Renoir, con Jean Louis Barrault, Teddy Billia, Jean Topart (Francia, 1959). Renoir si esercita con Jekyll e Hyde. Magistralmente e ai giorni nostri. Barrault gioglioneggia come non mai, ma è al massimo. Forse non è il miglior film del regista francese, ma insomma. RAIDUE

5

7.00 BUONGIORNO ITALIA

9.00 ARCIBALDO. Telefilm

9.30 GENERAL HOSPITAL. Telefilm

10.30 CANTANDO CANTANDO. Quiz

11.15 TUTTINFAMIGLIA. Quiz con Toffolo

12.00 BIG. Con Mike Bongiorno

12.40 IL FRANZO È SERVITO. Con Corrado

13.30 SENTIERI. Sceneggiato

14.30 FANTASIA. Gioco a quiz

16.00 FRAULEIN. Film

17.35 DOPPIO SLALOM

18.05 WEBSTER. Telefilm

18.40 I CINQUE DEL QUINTO PIANO. Tel

19.10 I ROBINSON. Telefilm

19.40 TRA MOGLIE E MARITO. Quiz

20.30 DALLAS. Telefilm

21.30 DINAITY. Telefilm

22.30 I COLBY. Telefilm

23.30 MAURIZIO COSTANZO SHOW

0.55 GLI INTOCABILI. Telefilm

1.55 BONANZA. Telefilm con L. Greene

1

9.25 WONDER WOMAN. Telefilm

10.20 KING FU. Telefilm

11.20 AGENZIA ROCKFORD. Telefilm

12.20 CHARLIE'S ANGELS. Telefilm

13.20 ARNOLD. Telefilm

13.50 SMILE. Varietà con Gerry Scotti. Nel corso del programma «Casa Keaton» telefilm

14.50 CHIPS. Telefilm

16.00 BAMBUM BAM. Programma per ragazzi

18.00 HAZZARD. Telefilm

19.00 SIMON & SIMON. Telefilm

20.00 CARTONI ANIMATI

20.30 LIQUIRIZIA. Film con Christian De Sica, Jenny Tamburi. Regia di Salvatore Samperi

22.30 STRAIGHT TIME. Film con Dustin Hoffman, Theresa Russell. Regia di Ulu Grosbard (in lingua originale con sottotitoli)

0.40 IMPARA A CONOSCERE IL TUO CONIGLIO. Film di Brian De Palma

2

9.00 LA FEBBRE DEL POSSESSO. Film

11.00 STREGA PER AMORE. Telefilm con Larry Hagman

11.30 GIORNO PER GIORNO. Telefilm

12.00 LA PICCOLA GRANDE NELL. Telefilm con Nell Carter

12.30 VICINI TROPPO VICINI. Telefilm

13.00 CIAO CIAO. Cartoni animati

14.30 LA VALLE DEI PINI. Sceneggiato

15.30 COSÌ GIRÀ IL MONDO. Sceneggiato

16.30 ASPETTANDO IL DOMANI. Sceneggiato con Mary Stuart

17.15 FEBBRE D'AMORE. Sceneggiato

18.15 C'EST LA VIE. Gioco con U. Smella

18.45 IL GIOCO DEI LUCI. Quiz

19.30 QUINCY. Telefilm «Dopo il disastro» con Jack Klugman

20.30 L'INFERNO SOMMERSO. Film con Michael Caine, Sally Field. Regia di Irwin Allen

22.40 ITALIA MISTERIOSA

23.40 CINEMA E CO.

00.10 PETROCELLI. Telefilm

RADIO

RADIONOTIZIE

6 GR1 6.30 GR2 NOTIZIE 6.45 GR3 7 GR1 7.25 GR3 7.30 GR2 RADIONOTTING 9.30 GR2 NOTIZIE 9.45 GR3 10 GR1 FLASH 11 GR1 11.30 GR2 NOTIZIE 11.45 GR3 12 GR1 FLASH 12.10 GR2 REGIONALI 12.30 GR2 RADIONOTTING 13 GR1 13.30 GR2 RADIONOTTING 13.45 GR3 14 GR1 FLASH 14.45 GR3 15 GR1 16.30 GR2 ECONOMIA 18.30 GR2 NOTIZIE 17 GR1 FLASH 17.30 GR2 NOTIZIE 18.30 GR2 NOTIZIE 18.45 GR3 19 GR1 SERA 19.30 GR2 RADIOSERA 20.45 GR3 22.30 GR2 RADIONOTTE 23 GR1 23.55 GR3

14.05 Musica ieri e oggi. 18 Il paginone. 17.30 Raiuno jazz. 88 18.30 Concerto di musica e poesia. 20.30 Martedì. Rivista cabaret. cominciata a musicale. 23.05 La telefonata.

RADIODUE

Onda verde 6.27 7.28 8.28 9.27 11.27 13.26 15.26 16.27 17.27 18.27 19.28 22.27 61 giorni 9.10 Taglio di terza. 10.30 Radiodue 31.31 12.48 Perché non parli? 18 Il deserto dei Tartari. 18.32 Il fascino discreto della melodia. 19.50 Fari accessi. 21.30 Radiodue 31.31 notte

RADIOTRE

Onda verde 7.23 9.43 11.43 8. Prudico 8.30-11 Concerto del mattino. 7.30 Prima pagina. 11.45 Succede in Italia. 12.30 Pomeriggio musicale. 17.30 Terza pagina. 21 Festival della Canzoni. 23.20 Il jazz. 23.58 Notte no italiana e Raiastarcotte

RADIOUNO

Onda verde 6.03 6.56 7.56 8.57 11.57 12.56 14.57 16.57 18.56 20.57 22.57 8 Radio anch'io. 88 12.08 Via Asburgo Tenda

Lo «spettacolo» di due ottantenni

Il compleanno del grande salisburghese, tra musica e nuova tecnologia, e quello della celebre attrice americana, una delle prime stelle di Hollywood

Karajan, direttore compact

GIORDANO MONTECCHI

Il Festival di Salisburgo i Berliner Philharmoniker la Deutsche Grammophon Gesellschaft i negoziatori di schi del due emisferi e molte decine di milioni di ammiratori festeggiano oggi l'ottantesimo compleanno di Herbert von Karajan il musicista condannato a essere eterno secondo a causa di un destino sogghignante che lo ha fatto nascere a Salisburgo il secondo grande salisburghese della storia dopo naturalmente Mozart. E col passare degli anni è opinione di molti che tutte le energie del più celebre e ascoltato direttore del secolo - cioè di sempre - siano volute alla costruzione di un'immagine di se stesso capace di sfidare il tempo di garantirgli quella qualità che è sempre stata negata all'interprete al critico a chiunque si indirizzi ad un pubblico nel «qui e ora» l'immortalità.

Il primo fondamentale punto a suo favore Karajan lo ha trovato forse in se stesso. Non ha cioè dovuto costruire attorno a se questa aura di dominatore della musica mondiale perché in qualche modo questa vita è sempre stata inerente al suo modo di accostarsi ad una pagina musicale. Ed è anche questa congenialità per un ruolo «supremo» che gli ha consentito di creare una multinazionale della musica agguerritissima che ruota attorno

alla sua persona e che nonostante ciò mantiene intatto e elevatissimo il livello artistico dei suoi prodotti. La virtù di Karajan che lo ha predestinato a questo esito è la sua poetica direttoriale che da sempre o quasi non ha fatto che studiare miscelare raffinare a livelli estremi le eredità di maestri come Toscanini Furtwängler Krauss Karajan ha soprattutto portato al culmine quell'ideale che fu di Toscanini l'ideale della «fedeltà al testo». Ideale che così com'è il più subdolamente fuorviante fra i tanti che popolano il pensiero musicale di un quodlibet ma a cui Karajan fornisce di fatto un'autentica notazione inoppugnabile. Il labile tecnologico. Abilità operativa discografica. Una celebre immagine di Bruno Maderna mostra il compianto direttore compositore seduto sul sedile dei timpani con in mano le mazze e la sigaretta in bocca. Ed è esattamente l'immagine di ciò che Karajan non mostra mai. L'artigianato il «mestiere» viene esorcizzato il gesto è misurato l'occhio chiuso il capo chino.

Non ricordo Karajan strumentista se non seduto davanti ad un pianoforte ovvero lo strumento che rende ancora più concettuale e astratto il rapporto con l'orchestra. Del suo stesso segno e il rapporto di

tendenze monogama con i Berliner Philharmoniker o il suo costante essere evasivo nelle risposte a chi gli domanda ma scusi lei come fa? E bene ciò che non fa Karajan è sicuramente il porsi in conflitto con la pagina turbarne il equilibrio - o lo squilibrio - complessivo. Non è questione tanto di «apollineo». Karajan è apollineo con chi è apollineo è romantico con chi è romantico e morboso con chi è la tonizza ad essere con scelte che ben difficilmente sono scono la faziosità e che sempre salvaguardano prima di tutto anche nel teatro il culto della perfezione formale.

Questa corazzata inossidabile rende invincibile è forse ciò che causava lo sgomento che di fronte a lui provava Wilhelm Furtwängler suo predecessore alla testa dei Berliner. Lanzano e afferma direttore soffre sempre di fronte al collega più giovane di una strana mescolanza di invidia e timore, quasi un «complesso di Salieri» che si può provare di fronte all'unto che recita in fronte il segno del vincitore. Si dice che Furtwängler non riuscisse neppure a pronunciare il nome di Karajan ma lo chiamasse semplicemente «K» proprio come il Josef K protagonista del Processo di Kafka. Nell'aria di Furtwängler sembra quasi racchiusa l'essenza di un'adattabilità che il personaggio

Karajan cela in sé. In fondo si potrebbe tutti convenire che l'«aura» quel concetto multo so che viene dalle giovanili letture di tutti noi sgiogata dalla sua collocazione sul capo dell'opera d'arte abbia trascinato nella signorile residenza offer ale dalla «Karajan & co» si venera cioè non più la Nota ma il suo interprete.

Tuttavia proprio l'ideale di perfezione «seguito» e spesso raggiunto da Karajan sembra essere ostacolato questo processo di «genializzazione» il porsi al servizio per quanto illusorio della fedeltà testuale sembra molto meno gratificante in tal senso della geniale sregolatezza stürmisch. Ma Karajan guarda più avanti. In realtà il suo hi tech direttoriale agisce come ideologia. Invece una verità che mira ad essere unica. In questo senso è giusto quanto si è detto che il vero rival di Karajan oggi è il Karajan giovane. La non fertilità stanti i mezzi della tecnologia più aggiornata segnerebbe la sua finezza.

Con ogni probabilità fra mille anni si dirà che Karajan non è esistito. Questo sarebbe il massimo riconoscimento per un interprete che lo farebbe assurgere al rango di Omero o di Shakespeare. Ma sarebbe al tempo stesso una vendetta storica ben crudele che falsificherebbe di colpo tutte le sue immagini così ben costruite. La stessa cosa ben successe al fu Mattia Pascal.



Herbert von Karajan

Musica. Festival di Budapest Ivan e la danza dei bambini

ERASMO VALENTE

BUDAPEST Concerti sinfonici e cameristici intensi e splendidamente eseguiti (sul podio ci sono magari Antal Dorati o Ivan Fischer al pianoforte c'è Zoltan Kocsis Narciso Yepes è alla chitarra e Denes Kovacs al violino) la trilogia di Bartók sempre in prima linea (Castello di Barabablu Principe di legno Mandarin meraviglioso con il Principe Bani di Ertel un glorioso «Donizetti» in ungherese) opere di straordinaria allegria danze popolari in piazza e nel crocevia una novità di Ivan Marko è il trionfo dell'ottavo festival della Primavera di Budapest.

Una città incantata Budapest che esalta nel Festival le sue motivazioni essenziali mentre turistiche senza però sminuire il grande flusso della vita culturale. C'è il Festival, ma intorno ad esso gira tutta una ricca programmazione di spettacoli Falstaff Werther Don Pasquale Carmen Turandot Rigoletto e anche Ci rano di Berger, Kean di Du mas padre, Tasso di Goethe drammi di Shakespeare e Gogol. Sembra di sognare ma è una realtà che si tocca con mano. Fabesca e vera Ivan Marko ha diemmo improntato un suo nuovo balletto a questo clima. Diciamo di Az Almos Ura e cioè «il padrone del sogno».

L'anno scorso nel balletto Prospero dalla Tempesta di Shakespeare Marko puntò sul tema dell'età avanzata che li bera dal suo mantello una giovinezza ancora acerba, ma carica di avvenire. Si era avvalso della bravura di una giovanis-

ima danzatrice Alessia Popova. Quest'anno ha dato una splendida variazione al tema affiancando alla giovanissima stella una bambina prodigo (dieci anni), Katalin Kántor.

È un momento felice nella parabola di Ivan Marko che, per questa sua nuova favola coreutica ha ardimentemente utilizzato la musica del Diadorno di Ciaikovski (lo Schiaccianoci semplice no?). Si è circondato di un corpo di ballo di bambini (allievi della sua scuola di danza attivissima a Győr) tra i quali i grandi devono mettercela tutta per non sfuggire i bravissimi Barbara Bombacz Janos Kiss ed Eva Alony Otto Demesak. Nei panni del suscitatore di sogni volteggia lo stesso Marko sempre fantastico e generoso.

Di che si tratta? Dell'esame di una bambina (esame di danza) che assume la portata di incubi e poi di sogni visibili andando a cavallo per il cielo insieme con Ivan ed Alessia. Accadono mille cose dalle quali si ricomponne una consuetudine capace di lasciare i sogni al di là dello specchio e di provarci col mondo reale. Non è una «morale» scontata perché le invenzioni di Ivan Marko portano la favola nel clima di una freschezza e genialità coreografica vicina a traguardi di alta poesia. Il pubblico non è che sia facile agli abbandonati semmai è stato attento a non cadere nel «cattivo» dei bambini prodigo. Ma alla fine si è messo sotto a battere le mani per dieci minuti deciso a non lasciarsi portar via dal palcoscenico i protagonisti dello spettacolo.



La grande attrice Bette Davis compie ottant'anni e continua a recitare e a fare la «diva»

Bette, regina terribile

UGO CASIRAGHI

No non ci sono né ci sono mai stati problemi di nagrate per Bette Davis. È proprio nata («durante una tempesta» precisano le biografie) il 5 aprile 1908 a Lowell Massachusetts nei pressi di Boston. E lo ha sempre dichiarato. Cade oggi dunque il suo ottantesimo compleanno.

Non le farà piacere che qualcuno lo ricordi. Ogni allusione all'età da parecchio tempo la infastidisce. Come darle torto? In fin dei conti è una faccenda personale. Le si sente ancora sulla breccia dopo sessant'anni di teatro cinema e televisione dopo le malattie che l'hanno duramente provata e che talvolta la costringono a rinunciare a un ruolo o ad abbreviare le partecipazioni ai serial televisivi. Ma il fatto è che sulla breccia ella continua imper turbabilmente a starci e sempre in posizione dominante anche quando il suo mezzogiorno è ridotto ai minimi termini.

A trent'anni cominciò a imbroccarsi e a imbroccarsi sullo schermo. Fu per il personaggio storico di Elisabetta I d'Inghilterra cinquantenne dalla fronte spaziosa e dalla parrucca rossa che aveva orrore degli specchi e preferiva frascari che guardarsi dentro. Era il suo primo technicolor e lo affrontava senza timor reverenziale anzi servendosi per uno dei suoi ritratti splendidi e agghiacciati. La regina amava follemente il giovane baldanzoso conte di Essex ma costui non amava lei. Ben al potere ed Elisabetta lo mandava a morte. Il povero Errol Flynn era come un fu scelto tra gli artigiani di questa donna appassionata che non ha mai avuto paura di nulla.

«Il mio cuore lo seguirà nella tomba» proclamava alla fine del film di Michael Curtiz. Analoga frase l'anno successivo, nel 1940 alla fine di *Ombre maledi* del suo regista preferito William Wyler che la dire-

soltanto all'arte all'intelligenza alla indomita personalità. Due Oscar e ben otto candidature alcune delle quali non avrebbero suscitato scandalo se si fossero espresse in altrettante statuette. Talvolta come succede *nominations* e premi erano sbagliati lei stessa li avrebbe assegnati a colleghi più meritevoli mentre se ne sarebbe attribuito qualcuno toccato alle altre. Negli anni Trenta ebbe pure una Coppa Volpi alla Mostra di Venezia poi molti altri riconoscimenti fino all'Emmy l'Oscar televisivo nel 1979. Ma non è mai stata tipo da riposare sugli allori, anche se oggi è così munita d'aspetto che la si direbbe schiacciata dalla possanza delle sue creature drammatiche. Un centinaio circa per la cronaca.

Nell'ultimo film la sua età e quella reale il suo personaggio di cieca molto intenso ma ancora una volta il suo temperamento ha messo a dura prova i nervi del noto regista inglese esordiente a Hollywood. Ma cosa era sempre accaduto anche con l'adorato Wyler anche coi partner maschili soprattutto coi produttori con i quali ha sempre lottato e continua a lottare. Sol tanto con le altre attrici si mostro talvolta docile e generosa ma quasi sempre comune con un vantaggio del proprio ruolo.

Forse Lindsay Anderson non conosceva un episodio della sua infanzia. Da bambina Ruth Elizabeth (tal i suoi veri nomi) fu investita dalle fiamme propagate dal l'abito natalizio. Venne soccorsa in tempo e avvolta in un tappeto. Ma quando ne uscì si finse cieca e tutti le credettero. Tanti anni dopo nelle sue memore questo Mostro Sacro avrebbe scritto «Prova un brivido di piacere. Avevo in pugno la situazione. Onore alla sincerità terribile signora grazie di tutto e se permette buon compleanno».

FINO AL 16 APRILE

**PRENDI 3
PAGHI 2**

**NON C'E' TEMPO DA PERDERE
IL SUPERMERCATO STANDA TI ASPETTA.**

SCONTO DEL 33% SU TANTI PRODOTTI DI MARCA FINO AD ESAURIMENTO DELLE SCORTE

PASTA DI SEMOI A "FEDERICI" g 500 1 PEZZO 795 3 PEZZI	1590	1060 al kg	SUCCHI DI FRUTTA "ZUEGG" g 300 var. 3 br k ml 200 cad 1 PEZZO 1390 3 PEZZI	2780	1030 al lt
RISO SUPERFINO ARBORIO "ZIBRA" g 1000 1 PEZZO 2160 3 PEZZI	4320	1440 al kg	CONFETTURA "GOLD" g 1000 var. vaso g 700 1 PEZZO 2365 3 PEZZI	4770	2275 al kg
OLIO DI OLIVA "LA GIARA" 1 lt 1 PEZZO 3090 3 PEZZI	7780	2595 al lt	PRUGNE "SUNSWEEP" democ. clate busta g 250 1 PEZZO 1950 3 PEZZI	3900	5200 al kg
16 FOGLIETTE "PREALPI" formagg. o per toast g 300 1 PEZZO 2070 3 PEZZI	4040	4490 al kg	CRACKERS "COFAR" sala. sacc. g 700 1 PEZZO 2490 1 PEZZI	4980	2375 al kg
PANNA DA CUCINA UHT "ALA/ZIGNAGO" ml 200 1 PEZZO 1310 3 PEZZI	2620	4370 al lt	BISCOTTI FROLLINI sacco g 750 1 PEZZO 1940 3 PEZZI	3880	1725 al kg
POLLO IL DIAVOLETTO AIA 1 lb 1 PEZZO al kg 3580 3 PEZZI	3720	al kg	6 CROISSANT "DOLCEVITA" fare t. albocroca g 750 1 PEZZO 7470 3 PEZZI	4940	4590 al kg
WURSTEL "FRANKFURTER" 1 PEZZO all'etto 865 3 PEZZI	575	al etto	CAFFE "DOMUS BUSCAGLIONE" b. 50 1 PEZZO 2730 3 PEZZI	5460	7280 al kg
FILETTI DI PLAFESSA "OROGEL" surgelati g 400 1 PEZZO 5060 3 PEZZI	10120	8435 al kg	VINO BARBERA D'ASTI DOC "LA CACCIATORA" cl. 75 1 PEZZO 2100 3 PEZZI	4200	1870 al lt
TONNO ARRIGONI' in ol. o di va. conf. sm. da g 82 cad 1 PEZZO 3090 3 PEZZI	6180	8375 al kg	VINO CHIANTI DOC "LA CACCIATORA" cl. 75 1 PEZZO 1780 3 PEZZI	3560	1585 al lt
FAGIOLI BORLOTTI "CAMPO D'ORO" g 400 sgocce g 250 1 PEZZO 640 3 PEZZI	1240	1655 al kg	VINO PINOT GRIGIO ATESINO "LA CACCIATORA" cl. 75 1 PEZZO 2990 3 PEZZI	5980	2660 al lt
PATATINE "GRAN PAI" dorate g 180 1 PEZZO 00 3 PEZZI	4400	8150 al kg	AMMORBIDENTE "AVA" lt. 15 1 PEZZO 3640 3 PEZZI	5280	
2 YOGURT "TORRE IN PIETRA" gusti an. g 125 cad 1 PEZZO 1550 3 PEZZI	3100	4135 al kg	DETERSIVO PER PIATTI "TILCO" n. 1 1000 1 PEZZO 1100 1 PEZZI	2200	

STANDA
LA CASA DEGLI ITALIANI

I ghiacci polari grandi conduttori di elettricità

I ghiacci delle calotte polari sono dei buoni conduttori di elettricità, ma finora non si era riusciti a comprendere il perché di questo strano fenomeno. Un'ipotesi interessante che sembra riscuotere consenso nella comunità scientifica internazionale viene da un gruppo di studio del British Antarctic Survey di Cambridge, in Gran Bretagna, e di un secondo gruppo dell'Università di Lancaster. Secondo i ricercatori (che hanno pubblicato un articolo a questo proposito su Nature) il passaggio della corrente elettrica sarebbe assicurato grazie alla presenza di acido solforico liquido nei punti di giunzione dei «grani» di ghiaccio. Si formerebbero così delle «vene» contenenti l'acido in forma molto concentrata. Quando queste vene sono ostruite da piccole bolle d'aria, la trasmissione della corrente è impedita ma non del tutto impedita perché esisterebbe attorno alle bolle d'aria un film di acido che permetterebbe alla corrente di passare comunque.

Riscoperto in un museo l'uovo più grande del mondo

Era stato dimenticato per anni nel magazzino di un museo inglese, ma qualche giorno fa è stato ritrovato e ricollocato nel suo posto nel Guinness dei primati. L'uovo più grande del mondo era infatti da anni nel museo di Bristol, in Gran Bretagna, ma nessuno se lo ricordava più. Ha una lunghezza di 36 centimetri ed apparteneva ad un uccello gigantesco vissuto nel Madagascar fino alla metà del '600. A regalarlo al museo britannico era stato, un'ottantina di anni fa, un nobile locale, sir Greville Smith, appassionato naturalista. L'uovo, secondo un primo esame, potrebbe risalire a milioni di anni fa ed è parzialmente fossilizzato. L'uovo era stato scoperto sulle rive di un lago nascosto nella jungla del Madagascar. Il reperto verrà ora esaminato ai raggi X.

Un dischetto per proteggersi dall'ossido di carbonio

Come fare se in una stanza, o in un box si sta formando una concentrazione eccessiva di ossido di carbonio? Il problema sembra essere stato risolto da una ditta californiana, la Quantum Group Inc. di San Diego. Si tratta di un disco grande più o meno il doppio di una moneta da cento lire e costituito da materiale sensibile all'ossido di carbonio. Il dischetto cambia colore nel giro di 15 minuti - diventando prima verde poi blu - quando si trova esposto ad una concentrazione di 300 parti per milione del gas. L'ossido di carbonio, come è noto, è inodore e ad una concentrazione vicina a quella che attiva il dischetto può essere estremamente pericoloso. Il segnalatore prodotto dalla ditta californiana ha il vantaggio della reversibilità. Diverse compagnie di assicurazione americane hanno acquistato centinaia di dischetti (che costano circa 10 dollari al pezzo) e li hanno distribuiti ai loro assicurati.

Un dossier di «Sapere» sul settore spaziale italiano

Il numero di marzo-aprile della rivista scientifica «Sapere» presenta un ampio dossier sul settore spaziale italiano. Un settore oggi al centro di notevoli finanziamenti pubblici e in grado di mettere in campo un numero notevole di tecnici qualificati. Il dossier, curato da Daniela Minerva, rivela desideri, speranze e delusioni di un ambiente che si trova oggi all'avanguardia nello sforzo per qualificare la ricerca scientifica in Italia. Questo numero di Sapere presenta anche un saggio del paleontologo americano Stephen Jay Gould.

Bolcettare il tonno per salvare i delfini

Nelle acque messicane la pesca al tonno provoca una strage di delfini. Lo affermano i gruppi ambientalisti che hanno rivolto un appello alla Cee e agli altri paesi perché il tonno in scatola messicano venga bollcettato fino a che non cesserà il massacro. Le associazioni ambientaliste, con in testa «Greenpeace», sostengono che solo nel 1986 circa 130.000 delfini sono stati uccisi nelle acque del Pacifico. I delfini e i tonni nuotano spesso assieme, ma sono i delfini ad essere individuati più facilmente dagli elicotteri che appoggiano le frotte di pesca messicane. Quando un branco di questi mammiferi viene identificato, si scatena un lungo inseguimento che termina quando i delfini, spessati, si fermano. Assieme a loro si fermano anche i tonni e a quel punto, attorno agli uni e agli altri, si chiudono le reti e si forma la «camera della morte». La mattanza non risparmia nessun pesce: delfini e tonni vengono uccisi assieme. Il governo messicano ha replicato alle accuse degli ecologisti con un documento ufficiale presentato alla Cee, nel quale vengono spiegate le precauzioni messe in atto per evitare la mattanza indiscriminata.

NANNI RICCOBONO

Troppe ecografie? Polemiche in Francia contro l'abuso dell'«eco prenatale»

In Francia si fanno troppe ecografie alle donne incinte? La polemica - riportata dall'ultimo numero del mensile «Tempo medico» - è scoppiata ad un convegno parigino del Collegio nazionale ginecologi e ostetrici. Secondo quanto è stato affermato al convegno, in Francia ogni donna in stato interessante viene sottoposta in media a oltre quattro ecografie (4,3 per la precisione) durante la gravidanza. I numeri complessivi sono impressionanti: tre milioni di esami all'anno per settecentomila donne incinte. I ginecologi e gli ostetrici sostengono che la spesa a carico della sanità pubblica è «eccessiva e ingiustificata». A parere dei medici, resta fermo che, nel breve e medio periodo non esistono altri 5 delle

La biologia molecolare entra nel dibattito paleoantropologico

Le analisi genetiche sostituiranno le campagne di scavo?

Il Dna e l'origine dell'uomo

Questa volta la novità negli studi sull'evoluzione umana proviene dai laboratori di genetica degli Stati Uniti anziché dagli scavi nelle vallate africane. A suggerirla non è stato lo studio dei reperti fossili, ma l'analisi di segmenti di Dna. La teoria è stata discussa recentemente a Chicago, al congresso dell'Associazione antropologica americana, ricevendo entusiastici consensi ma anche aspre critiche.

NICOLETTA MANUZZATO

L'ingresso della biologia molecolare nel dibattito sulle origini dell'uomo non è del resto cosa recente. Già nel 1967 due ricercatori dell'Università di Berkeley, Vincent Sarich e Allan Wilson, affermarono che la specie umana e quella degli scimpanzé si erano separate solo cinque e non quindici milioni di anni fa, come sosteneva la paleoantropologia «tradizionale». Sarich e Wilson analizzarono la struttura molecolare di una proteina del sangue, che sembra cambiare a ritmo costante nel corso dell'evoluzione. Mettendo a confronto il sangue di bambini e scimpanzé e di scimpanzé e uomini, emersero differenze più marcate fra i primi due che fra scimpanzé ed esseri umani. Il sorprendente risultato si spiegherebbe con una lunga evoluzione separata (30 milioni di anni) delle due specie di primati, mentre gli scimpanzé avrebbero condiviso con gli uomini ancora un lunghissimo tratto del cammino evolutivo.

Ignorata per una decina d'anni, la ricerca di Sarich e Wilson venne poi «riabilitata» grazie a nuovi ritrovamenti di fossili, che confermarono la profonda parentela fra uomini e scimmie antropomorfe.

Ora Allan Wilson ha gettato nuovo scompiglio negli schemi ufficiali con le sue analisi genetiche del Dna mitocondriale. Non si tratta del Dna presente nel nucleo, ma di quello contenuto in un'altra parte della cellula, il mitocondrio; la sua particolarità consiste nel trasmettere l'informazione genetica unicamente per linea materna (e per questa ragione viene utilizzato per tracciare alberi genealogici in linea femminile). La struttura del Dna mitocondriale cambia solo se alterazioni del codice genetico danno vita a una nuova struttura che viene trasmessa, così mutata, alla generazione seguente.

Wilson ha provveduto suddividendo in segmenti gli esemplari di Dna ricavati dal tessuto placentare di 147 donne incinte. Le donatrici erano di discendenza africana, asiatica, europea, melanesiana. Posti a confronto, i segmenti hanno mostrato differenze chiare, ma estremamente piccole: in termini di Dna mitocondriale l'umanità è imparentata molto più strettamente della maggior parte dei vertebrati. Fra l'altro - afferma Wilson - non sono emerse differenze razziali: ad esempio il Dna di alcune donne della Nuova Guinea era più simile a quello delle asiatiche che a quello di altre neogruene. Un risultato non tanto sorprendente, se si pensa che ca-

gola fondamentale impone di effettuare il confronto con un'altra specie. Questo a Berkeley non è stato fatto: ci si è limitati a prendere in esame il Dna mitocondriale di diverse popolazioni umane, senza analizzare allo stesso modo quello delle scimmie. Infine ci sono problemi di lettura dei dati: i modelli statistici utilizzati sono assai complessi e basta un errore nel modello di analisi perché le conclusioni siano sbagliate.

Secondo il professor Stanion i risultati che Allan Wilson, insieme alla ricercatrice Rebecca Cann, ha pubblicato lo scorso anno su «Nature»,

vanno presi con cautela. «Sono risultati molto interessanti, che possono fornire ulteriori spunti di ricerca, ma non sono ancora conclusivi. Recentemente un gruppo di studiosi francesi ha dimostrato che, utilizzando un altro modello di analisi, emerge un albero filogenetico diverso, che affonda le sue radici in Asia e non in Africa».

Anche il genetista Douglas Wallace, dell'Università di Emory, scarta l'ipotesi africana per puntare sulla Cina meridionale. Come i berkeleyani, Wallace e i suoi collaboratori hanno studiato il Dna mitocondriale, estraendolo dal sangue di 700 donatori di ogni parte del mondo. Hanno però seguito un metodo diverso nel «segmentare» il Dna e questo può spiegare la diversità di alcuni risultati: Wallace sostiene infatti di aver individuato lievi differenziazioni genetiche fra le varie razze. Concorda però con Wilson su un dato fondamentale: nel collocare 200.000 anni fa il tipo ancestrale che darà vita, con poche variazioni, all'umanità attuale. Radici africane indica-

no invece gli studi (per ora solo agli inizi) sul Dna nucleare e soprattutto i reperti portati alla luce in diverse zone dell'Africa.

Asia o Africa, una cosa è comunque certa: le analisi genetiche segnano un punto a favore dell'origine da un ceppo comune dell'Homo sapiens sapiens, la sottospecie alla quale anche noi apparteniamo. Guadagna terreno l'ipotesi che 200.000 anni fa circa una popolazione già anatomicamente simile a noi abbia iniziato la sua espansione sull'intera superficie del pianeta, mentre i gruppi umani meno

evoluiti si estingevano lentamente. Sono sempre meno i paleoantropologi convinti che la separazione sia avvenuta molto prima, un milione di anni fa almeno, e che da allora i progenitori delle attuali razze abbiano intrapreso parallelamente e autonomamente il cammino dell'evoluzione.

Se dunque dagli studi genetici non emergono chiare indicazioni sulla culla dell'umanità moderna, emerge però un concetto fondamentale: tutti noi abitanti del pianeta Terra siamo accomunati da una «fratellanza biologica» assai più stretta di quanto abbiamo mai pensato.

Disegno di Giulio Sansonetti

La sconfitta dell'ultimo Neanderthal

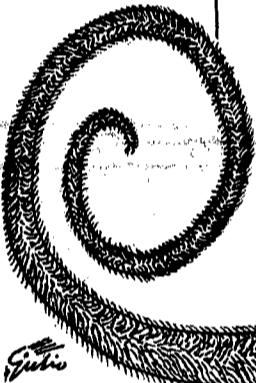
Se sulla patria dell'Homo sapiens sapiens il dibattito è ancora aperto, più chiara è la situazione per quanto riguarda i progenitori dell' europeo moderno. A dire la definitiva sono sopravvenute recentemente nuove datazioni di reperti rinvenuti in Medio Oriente (ne abbiamo dato notizia in queste stesse pagine).

La prima conseguenza è stata la cancellazione definitiva dell'uomo di Neanderthal dalla nostra galleria degli antenati. L'Homo sapiens neanderthalensis è solo un ramo secco dell'evoluzione. I paleoantropologi lo sapevano già da tempo, anche se noi ci eravamo abituati a considerare «uno di famiglia» questo essere dalla fronte bassa, il mento slungante e le grosse arcate sopraccigliari, ma dallo sviluppo encefalico comparabile al nostro.

Certe l'uomo di Cro-Magnon, nostro progenitore riconosciuto, ci assomiglia molto di più: le ossa sono sottili, il mento sviluppato, la fronte alta; c'è un abisso fra lui e il Neanderthal. La conferma della parentela è venuta ora dalla grotta di Qafzeh, in Palestina.

«Non si tratta di nuove scoperte» - ci dice il professor Giacomo Giacobini, dell'Università di Torino - «ma di nuove datazioni effettuate su reperti noti da tempo. Nella grotta di Qafzeh, come in quelle di Skhul e Zuttiyeh, erano stati trovati numerosi resti umani appartenenti a una popolazione identificata come proto Cro-Magnon, perché presentava già caratteri anatomici moderni. Ora il metodo della termoluminescenza ha consentito di datare, con maggiore precisione dei Carbonio 14, i manufatti in selce rinvenuti nei diversi livelli stratigrafici. È stato così possibile accertare che i resti di proto Cro-Magnon non risalgono, come si pensava, a 40-50.000 anni fa, ma a 32.000, erano cioè contemporanei o addirittura antecedenti la comparsa dei neanderthali. Viene così a cadere qualsiasi ipotesi che i Cro-Magnon si siano evoluti dal uomo di Neanderthal».

Tra i 35.000 e i 30.000 anni fa questi proto Cro-Magnon giunsero in Europa, dove incontrarono gli ultimi neanderthali già in via di estinzione. Ci furono incroci fra le due popolazioni? La maggior parte degli studiosi tende ad escluderlo, vista la grande diversità anatomica fra gli arcaici gruppi locali e i nuovi venuti. Appare assai più probabile che i proto Cro-Magnon abbiano «preso il posto» dei neanderthali ormai numericamente ridotti, imponendosi forse con la forza della loro superiorità tecnologica. □ N.M.



Il sogno spaziale tra le capanne di Malindi

Di ritorno dal Kenia. A Malindi sono rimasti i tecnici dell'Aeronautica militare e i ragazzi kenioti che li aiutano. Sono una cinquantina di giovani, vengono quasi tutti dal villaggio di N'gomeni. Ogni sera tornano a casa, cioè al fucol di paglia, fango e legno tra collinette di acacia spinosa, baobab e palme. Niente elettricità, l'acqua è a tre chilometri e le donne vanno a prenderla con le brocche sulla testa. Niente strade, solo la pista tutta buche che conduce da una parte a Malindi dall'altra alla base italiana. L'unica fonte di energia è la legna: in Kenia il 71% dell'impiego energetico del paese viene dai ramoscelli e dai tronchi degli alberi meno umidi della savana.

N'gomeni è un villaggio musulmano, ha una scuolaletta costruita dai tecnici italiani dove ovviamente alle ragazze e ai ragazzi non si insegna nulla sulla contraccezione. Eppure il Kenia è il paese con la più alta media di figli per ogni donna. Qualsiasi ragazza keniota può ragionevolmente pensare ad almeno otto gravidanze prima della menopausa. Il che significa un tasso di crescita demografica del 3,9%, il più alto del mondo.

Ma il Kenia è anche il paese dove, nel 1980, secondo lo Statistical Abstract di Nairobi, oltre la metà della popolazione era analfabeta. E non è detto che imparare a leggere e a scrivere significhi mettersi alle spalle nozioni che altrove sembrano ovvie. La ragazza in divisa da receptionist del nostro albergo di Malindi chiede: «Ma il missile che avete sparato ieri è già arrivato a Roma?». E la sua meraviglia più grande è nello scoprire che non solo il missile ha «sparato» qualcosa che è rimasto in aria, ma che questo «qualcosa» ruota attorno ad una Terra rotonda. «Rotonda come una arancia», ripete meravigliata.

Il satellite San Marco, con i suoi cinque esperimenti per lo studio dell'atmosfera, si avvicina alle prime trecento orbite attorno alla Terra, dopo il lancio dalla base di Malindi, sulla costa del Kenia, nella notte di venerdì 25 marzo. Dopo il successo di questo lancio, la Nasa ha chiesto di utilizzare

DAL NOSTRO INVIATO
ROMEO BASSOLI

I giornali kenioti, lo «Standard» e il «Nation», hanno dato grande rilievo al lancio del San Marco. E c'era più di una testa china sul paginone centrale del giornale, nell'ombra aosa delle baracche dove si vendono cianfrusaglie in avvio e dove qualche spiritoso ha scritto, in italiano, «venerdì» totale per rinnovo locali. Ed è difficile capire quale messaggio passi anche solo tra i relativamente pochi lettori dei quotidiani.

Ma tra la nascente comunità scientifica keniota e nella borghesia «Benzi» (termine che indica i neri ricchi proprietari di una Mercedes Benz) quei paginoni e la notizia del successo del lancio hanno un significato preciso. È la conferma di una strada possibile, il rafforzarsi di una scelta che il governo di Arap Moi, il presidente subentrato alla morte del padre della patria Kenyatta, ha compiuto in questi mesi.

È la scelta dello spazio come investimento delle povere

risorse di una società sempre vicina al collasso economico e finanziario. Il Kenia si getterà infatti, primo Stato equatoriale, nella avventura del tele-rilevamento. Costruirà cioè a Nairobi una base per la ricezione e il trattamento dei dati che una rete di satelliti invieranno a terra. Dati sulla natura del suolo, sull'evolversi delle condizioni meteorologiche, sulla disponibilità di fonti di materie prime. E qui tra le materie prime c'è l'acqua, senza dubbio. Ma anche il petrolio.

Il Kenia non ne dispone. Deve importarlo, farlo arrivare sulla costa, a Mombasa, e poi trasportarlo in giro per il paese. L'autostrada Nairobi-Mombasa è piena di carcasse di autoveicoli: sono i resti di un traffico intensissimo di autostere, piene e lente quando si dirigono all'interno verso Nairobi, vuote e tentate da folli gare a velocità proibita al ritorno verso la costa.

Dunque il Kenia investe in scienza e non è un investimento di poco conto. I ministri del Tesoro e della Ricerca scientifica hanno annunciato un impegno «oneroso e costante», valutabile anche dall'esporsi in prima persona di personalità di primo piano del governo. L'accordo con l'Italia prevede che l'Università di Roma formi sul posto i tecnici capaci di assumere, nel giro di dieci anni, la direzione della centrale di tele-rilevamento.

Intanto si svilupperà la base di lancio italiana di Malindi. Si dovrebbe finalmente asfaltare

la strada che la collega con il centro abitato, una ventina di chilometri infernali, tutti buche e curve. Probabilmente il futuro della base italiana sarà ben diverso dall'attuale. Il professore e generale in pensione Luigi Broglio, padre dei satelliti San Marco, ottantenne geniale e con la vocazione alla centralizzazione, lascerà probabilmente il passo alla managerialità anonima delle aziende aerospaziali italiane, e all'Aeronautica militare, che già oggi fornisce il 90% dei tecnici. Cesseranno così, forse, quella gestione efficace verso l'interno ma pressoché glassosa verso l'esterno, nella promozione dell'immagine, il viaggio di una ventina di giornalisti e di un sostenuto numero di funzionari ministeriali in Kenia in occasione dell'ultimo lancio ha avuto in dieci anni, la direzione della centrale di tele-rilevamento.

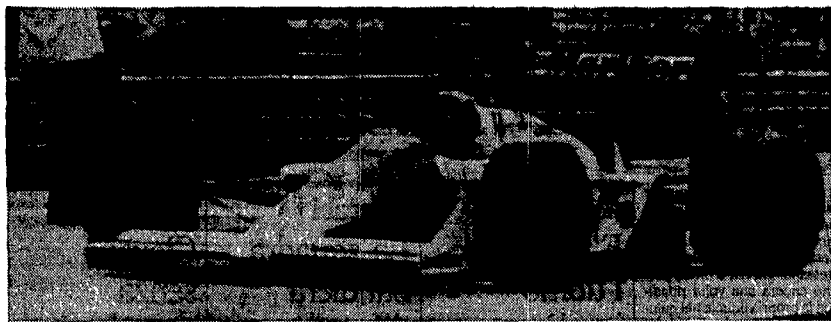
Intanto si svilupperà la base di lancio italiana di Malindi. Si dovrebbe finalmente asfaltare

la strada che la collega con il centro abitato, una ventina di chilometri infernali, tutti buche e curve. Probabilmente il futuro della base italiana sarà ben diverso dall'attuale. Il professore e generale in pensione Luigi Broglio, padre dei satelliti San Marco, ottantenne geniale e con la vocazione alla centralizzazione, lascerà probabilmente il passo alla managerialità anonima delle aziende aerospaziali italiane, e all'Aeronautica militare, che già oggi fornisce il 90% dei tecnici. Cesseranno così, forse, quella gestione efficace verso l'interno ma pressoché glassosa verso l'esterno, nella promozione dell'immagine, il viaggio di una ventina di giornalisti e di un sostenuto numero di funzionari ministeriali in Kenia in occasione dell'ultimo lancio ha avuto in dieci anni, la direzione della centrale di tele-rilevamento.

Intanto si svilupperà la base di lancio italiana di Malindi. Si dovrebbe finalmente asfaltare

Gp del Brasile targato McLaren Ferrari seconda

Gara d'esordio dominata dai motori turbo
Un pasticcio per Senna, Alboreto si piazza quinto



L'attimo conclusivo del Gp del Brasile: la McLaren-Honda di Alain Prost taglia per prima il traguardo

Berger balla il samba con Prost

McLaren doveva essere, e McLaren è stato. Ma col francese Alain Prost sul podio al posto dell'idolo di San Paolo, Ayrton Senna, dominatore incontrastato delle prove, fermato al 31° giro per irregolarità. Con Gerhard Berger, più che Michele Alboreto, che restituisce fiducia e speranza alle Ferrari. E con i motori turbo che hanno dominato la scena a Jacarepaguá, prima prova del mondiale di Formula Uno.

DAL NOSTRO INVIATO

GIULIANO CAPECELATRO

RIO DE JANEIRO. Geniale piccolo Prost, stratega consumato. Intuisce subito che quel varco aperto davanti a lui, quando Senna deve abbandonare la pole position, è una mano tesagli dal destino. E lui l'afferra: al via, con un guizzo, lascia di stucco Nigel Mansell, secondo nella griglia di partenza con la sua Williams a motore aspirato, si porta in testa alla corsa e ci resta sino al termine, senza patemi. Su sei gare disputate in terra brasiliana, è il quinto successo per il francese, che si conferma *Key do Rio*, come lo hanno da tempo ribattezzato da queste parti.

Fantastico, sfortunato Senna. Costretto a cambiare macchina, parte dai box, insegue con rabbia, risale dalla retroguardia, esalta il pubblico,

scavalca tutti tranne Alain, compagno di squadra troppo distante. Ma resta nella pania di una partenza irregolare. Richiamato con inspiegabile ritardo dalla direzione di gara, conclude l'epica cavalcata al 31° giro. Coreaceo e indomito Gerhard Berger, dà battaglia fino all'ultimo, recupera terreno nel palmo a pugno, riducendo lo svantaggio su Prost da oltre 40" a poco più di 9", e dimostra che il cavallino rampante ha artigli per graffiare: deve solo affilarsi. Aiuto ed esperto Nelson Piquet, che gira intorno il suo sguardo da rapace in attesa del momento opportuno per piombare sulla preda, implacabile turbo. Subiti i primi sei posti. Su nove piloti che hanno concluso la gara, soltanto due appartengono alla famiglia dell'aspirato: il bel-

ga Thierry Boutsen, della Benetton, quarto e lo svedese Stefan Johansson, nono con la sua Ligier.

La disfatta dell'aspirato, con numerosi casi di surriscaldamento del motore, si consuma in uno scenario nordico. Da venerdì Rio è flagellata da improvvise raffiche di pioggia. La temperatura è calata repentinamente: dai 35 gradi di venerdì ai 24-25 gradi della domenica di Pasqua. Nuove grigiopercosce, basse, gonfie di pioggia, incombono sui monti della Serra di Jacarepaguá. Jacarepaguá, la palude degli alligatori nella lingua aborigena, pianura stretta tra la verde catena montuosa e il mare che si frangono in un polverio di gocce. Il tempo cattivo rallenta la vendita dei biglietti. Ma già alle 8 da Rio comincia la processione lungo le strade che portano a Jacarepaguá, all'automotodromo Nelson Piquet. Poi la pioggia si arresta, gli spalti si riempiono: all'una ci contano 50mila spettatori. La pista si è asciugata e i corridori scelgono le ruote slick, le gomme lisce, che consentono una maggiore velocità.

Proprio le gomme sono l'altro elemento strategico su cui

Prost costruisce la sua vittoria. Il francese si ferma una sola volta ai box per cambiare; perde 11"9. Berger e Alboreto effettuano due cambi. I tecnici della Ferrari sono velocissimi. Con Berger hanno impiegato 7"57 la prima volta, 7"46 la seconda. In totale poco più di 15". Ma per la corsa sono altri 4" concessi all'avversario. E per la McLaren, su una pista particolarmente ostica alle gomme, la conferma di una superiore tenuta di strada.

Nella scia della McLaren, Nelson Piquet si impegna in una tranquilla gara di attesa. Uscito Senna, non deve lottare più di tanto per difendere il terzo posto. Michele Alboreto alterna scatti improvvisi a difficoltà. Soffre la presenza ossessiva del belga Boutsen alle sue spalle. Realizza il secondo miglior tempo: 1'33"193 nel 39° giro. Meglio di lui è solo il compagno di squadra Berger: 1'32"943 al 45° giro. È la fase più accesa della montagna. Ma Prost amministra il vantaggio sempre più esiguo. Se la deve vedere col pieno di soli 150 litri, imposto dal nuovo regolamento per i motori turbo. Economizza benzina. Taglia il traguardo e si ferma di colpo.

McLaren, Ferrari, Lotus. Il verdetto di Rio dà poche chance ai motori aspirati, che sembrerebbero destinati a conseguire isolati allori sulle piste più adatte. La lotta per la vittoria finale sembra ristretta a queste tre scuderie. Con la Mp4/4 McLaren un gradino più su delle altre due. E ad Imola, il 1° maggio, tornerà in pista Ayrton Senna, con rinnovata rabbia agonistica.

McLaren, Ferrari, Lotus: Prost, Berger, Piquet si concedono all'abbraccio della folla, ai fotografi, alle telecamere, ai microfoni. Gli spalti si svuotano; solo cartacce e rifiuti restano sulle tribune. Tra le nuvole si apre uno spiraglio. Le strade per Rio rigurgitano di macchine. La festa è finita. Nei box i bambini delle *Fawcetts* frugano avidamente alla ricerca dei resti dei pasti confezionati.



Champagne sul podio per l'austriaco Berger (a sinistra) e il francese Prost

Ma la valvola dei tormenti non fa felice l'austriaco

DAL NOSTRO INVIATO

RIO DE JANEIRO. «La Fisa deve risolvere il problema della valvola pop-off. Il Gran Premio non può essere trasformato in una lotteria». Feroce e polemico Nelson Piquet nel consueto carosello di interviste e conferenze stampa di fine gara. Ha battute per tutti. Anche per Prost, il vincitore, che invece continua a schermarsi, attribuendo il merito alla squadra. «Ha messo a punto una macchina magnifica» dice con calore il francese.

È il profilo sghembo di Alain Prost, capitano Uncino dello sguardo dolce, è il primo ad essere inquadrato dalle telecamere. È la sua 29ª vittoria in un Gran Premio. Risponde con un sorriso timido al-

l'attacco di Nelson Piquet. «È la calma dei forti che sembra animare il francese. Non dà peso alle polemiche, preferisce soffermarsi sugli aspetti tecnici. Perché quel momento repentino dopo il traguardo? Problemi con la benzina? «No. Ce n'era ancora a sufficienza. Potevo compiere un altro giro», risponde. Ma qualcuno giura che quel giro non l'avrebbe mai portato a termine. Berger, dalla sagoma hollywoodiana, conferma che anche per la Ferrari non ci sono state preoccupazioni per i consumi: «Quando ho tagliato il traguardo, avevo più di un litro di benzina nel serbatoio».

Ma il tono dell'austriaco cambia quando il discorso

tocca il tasto dei motori. «Il nostro motore non rende quando potrebbe - spiega -. Se vogliamo restare in lizza per questo campionato, dobbiamo lavorare sodo. La valvola pop-off continua a dare grattacapi. Nei riguardi della pop-off, Piquet è addirittura furioso e si lancia in una filippica: «Si era già visto nelle prove. Quella stramaledetta valvola si apre non a 2,5 ma a 2,4 atmosfere. Questo significa che la macchina perde potenza e quindi velocità sul rettilineo. È un assurdo».

Così, al momento, la McLaren appare come l'unica scuderia ad aver risolto il problema della valvola applicata ai motori turbo. Prost è addirittura entusiasta: «Devo dire che questa vittoria mi sorprende. La macchina è nuovissima e il motore Honda rappresentava una novità assoluta per me». Una vittoria che Berger ha tentato di contrastare sino all'ultimo. «C'era poco da contrastare - obietta l'austriaco -. Mi sono dovuto fermare ai box una seconda volta perché la macchina vibrava, e ho preferito non rischiare. D'altronde, mancavano poco più di quindici giri: non c'erano più le condizioni per una rimonta». Anche Piquet riconosce la superiorità della McLaren. «È inutile nasconderselo - dice -. Non siamo ancora competitivi rispetto alla McLaren e alle Ferrari. Dobbiamo ancora lavorare molto. Ma è un fatto positivo aver raccolto questi quattro punti. Sicuramente peseranno sulla classifica finale».

Stop in ritardo Una telefonata dalla Francia: «Fermate Senna...»

RIO DE JANEIRO. La squallida di Ayrton Senna è avvolta nel mistero. Si intrecciano diverse versioni. In un primo tempo si era detto che il pilota, dopo il cambio di gomme, aveva avuto una spinta dai meccanici per ritornare in pista. Ma l'ultima versione, quella ufficiale, di-

ce che il pilota non poteva più cambiare macchina, dopo aver segnalato il guasto, perché la bandierina verde della partenza era già stata abbassata. Lui, invece, si è allontanato dalla pole position, è tornato ai box, ha cambiato macchina ed è tornato in pista. La squallida, pertanto, sarebbe giusta a norma di regolamento. Ma perché si è atteso tanto per richiamarlo? Forse si voleva usare un trattamento di favore per un idolo locale? Voci di corridoio assicurano che la squallida sarebbe scattata solo dopo una telefonata telefonata, giunta dalla Francia, di uno dei personaggi più potenti del mondo automobilistico.

Senna non sa spiegarsi le ragioni della sua squallida. «Non so proprio nulla - dice -. Voglio parlare con i meccanici e con il capo della squadra. La macchina stava bene e all'improvviso è andata in panne. È un peccato perché questa era una prova in cui potevo sicuramente fare punti per il mondiale».

Rally. Per la prima volta la scuderia Lancia ha vinto il «Safari» Miki Biasion «l'Africano» Anche i giapponesi s'inclinano

Per la prima volta, nella sua gloriosa storia, la scuderia torinese Lancia ha vinto il «Safari Rally» automobilistico. Sul traguardo di Nairobi, Biasion-2000 di Kirkland-Nixon e di 44 quella di Eklund-Witlock. Le Toyota di Eriksson e Kankunen al quarto e quinto posto: il successo italiano è inevitabilmente coinciso con la sconfitta delle case giapponesi.

NAIROBI. «È stata la vittoria più importante della mia carriera». Così, senza mezzi termini, Miki Biasion ha commentato «a caldo» il successo nella trentaseiesima edizione del «Safari Rally». Dietro di lui, ammaccata e polverosa, la Lancia Delta Martini numero 6, la prima vettura della scuderia torinese ad affermarsi in questo Rally africano. Sulla rampa d'arrivo di Nairobi, il pilota veneto e il navigatore Tiziano Siviero poco prima avevano siglato il quarto successo stagionale della Lancia su altrettante gare. Un successo estremamente importante e significativo, specie se si considera la forte concorrenza giapponese: duecento tecnici del Sol Levante avevano lavorato 6 mesi per mettere a

punto le macchine. Ma non è bastato perché la «cassa» italiana, con 2 mesi di lavoro e 20 meccanici, è riuscita a prevalere. Le ultime 5 ore di gara sono state vissute con trepidazione: ieri mattina, alla partenza, il vantaggio di Biasion su Kirkland era di soli 9 minuti. Un'inezia, sarebbe bastata una semplice foratura per compromettere tutto. Ai meccanici veniva chiesto il massimo sforzo: alcuni erano disposti alla fine dei controlli orari, altri presidiavano chilometri di strada pronti a intervenire in caso di chiamata. Frenetici messaggi radio fornivano i tempi di passaggio e il gap tra Biasion e Kirkland. Tutto si rivelava alla fine quasi problemi e vinceva la derna-

ta con 12 minuti di vantaggio sulla Nissan 200 di Kirkland-Nixon e 44 su quella di Eklund-Witlock.

Più tardi due piloti italiani, accompagnati dal presidente del Kenia, Arap Moi, hanno partecipato alla conferenza stampa. «Il momento più difficile - ha confessato Biasion - è stato quando ho rotto il turbo e soprattutto quando sabato ho investito in pieno una zebra a 140 all'ora. Ma con Siviero ci siamo imposti di non perdere la testa... d'altra parte sapevo che avrei vinto, me lo aveva predetto un Masai durante le prove di febbraio dicendomi: "Ecco l'uomo del Safari"». E poi la Delta ha funzionato ottimamente: se ha resistito ai nostri maltrattamenti per più di 4mila chilometri significa che è una gran macchina». Biasion - che la stampa locale ha ribattezzato con l'appellativo «italiano volante» - ha poi sottolineato che la gara è stata durissima. «Stranamente quest'anno sono venute a mancare le piogge: se ci fossero state il nostro successo sarebbe stato ancora più netto». Il primo a felicitar-

si con i vincitori è stato Cesare Fiorio: «Tu e la Delta avete infranto un mito», ha dichiarato ufficialmente. «È la vittoria della tecnologia italiana, del nostro impegno su fronti e a tutti i livelli in campo rallyistico. Abbiamo dimostrato di saper vincere anche le gare africane, dove l'affidabilità delle vetture è fondamentale. E abbiamo battuto le case giapponesi che della vittoria al «Safari» hanno sempre fatto un vanto particolare». Ora, il prossimo impegno per la scuderia Lancia Martini è fissato a maggio con il «Tour de Corse»: in gara saranno Biasion, Saby e Loubet. □ U.S.

Classifica del campionato del mondo rally, dopo 4 prove.
Pilotti: 1) Massimo Biasion 40 punti; 2) Alessandro Fiorio 30, 3) Markku Alen 26; 4) Stig Blomquist 23; 5) Bruno Saby 20; 6) Mike Kirkland 15.
Marche: 1) Lancia 80 punti; 2) Ford 27; 3) Audi 25; 4) Mazda 22; 5) Nissan 17; 6) Renault 16; 7) Peugeot e Toyota 14; 9) Bmw 13; 10) Opel 10.

Superbike Riecco Lucchinelli dopo 7 anni

DONINGTON. Riecco Marco Lucchinelli sul podio, stavolta nel campionato mondiale Superbike riservato a moto quattro tempi. Non capitava dal 1981, quando «Lucy» si impose nella 500 al Gp di Finlandia (nella stessa stagione si laureò campione del mondo). Su una Ducati-Cagiva il 34enne pilota spezzino ha vinto sul circuito di Donington (Inghilterra) la prima prova dell'inedito mondiale. È stata una gara tutta italiana, il successo di Lucchinelli è stato infatti contrastato fino a due chilometri dal traguardo dal giovane Davide Tardozzi (Bimota 750): ma il romagnolo, dopo aver eseguito il sorpasso del connazionale, è caduto, complice la pioggia, nel tratto più veloce del circuito. È stato illeso però ha dovuto rinunciare ai sogni di gloria. Tutto questo è avvenuto nella seconda manche, dopo che nella prima Tardozzi si era imposto di stretta misura proprio davanti a Lucchinelli. Dicevamo una corsa tutta italiana: Bimota e Ducati sono apparse molto più veloci di Honda e Suzuki, il primo straniero al traguardo è risultato l'americano Merkel, distanziato di 40" dal vincitore.

La «griffe» di Becker sul Wtc di Dallas



Boris Becker (nella foto) finalmente ce l'ha fatta. Per la prima volta nella sua carriera è riuscito a vincere la finale del Wtc, uno dei più prestigiosi tornei tennistici del mondo, svoltosi a Dallas, negli Stati Uniti. Nella finale il tedesco, che cost è tornato a vincere un torneo di grande rilevanza, ha battuto lo svedese Stefan Edberg in quattro set: 6-4, 1-6, 7-5, 6-2. L'arma migliore di Becker è stata la prima palla di servizio, che gli ha consentito di piazzare diciannove servizi imprendibili.

Appuntamento in Calabria per il ciclismo italiano

concluderà il trittico. Al via sarà assente soltanto Fondriest, la giovane speranza del ciclismo italiano, che sta svolgendo una preparazione particolare in vista delle prossime classiche europee. Ci saranno in compenso Argentin, ancora dolente per la caduta al Giro delle Fiandre, Visentini e Baffi. Oggi ci sarà la prima tappa di 215 chilometri, il giorno dopo, da Catanzaro a Cosenza dopo 194 km. Giovedì si svolgerà infine il Giro della Provincia di Reggio Calabria.

Via all'avventura jugoslava Gli azzurri di Davis da ieri a Belgrado

terterà di guadagnare il passaporto per i quarti di finale. Con il capitano Adriano Panatta sono partiti i singolaristi Paolo Canè e Francesco Cancellotti, il doppiista Simone Colombo (farà coppia con Canè) e la riserva Omar Camporese, vent'anni di Bologna, alla sua prima convocazione assoluta in Coppa Davis. L'incontro più che proibito, appare per la squadra italiana alquanto impegnativo, di sicuro più dell'incontro con Israele. Le uniche incognite riguardano il campo (gli azzurri non sanno ancora su che tipo di campo si svolgeranno gli incontri) e le condizioni fisiche di Zivojinovic, numero uno jugoslavo.

Planckaert s'aggiudica il Giro delle Fiandre

Battendo allo sprint l'australiano Anderson, il belga Eddy Planckaert s'è aggiudicato la settantaduesima edizione del Giro delle Fiandre di ciclismo. Fuggiti sul «muro» di Bosberg, al km 266, uno sono stati più ripresi, anche per la scarsa intensità degli inseguitori. Al terzo posto s'è piazzato Van der Poel, che ha regolato un gruppetto di sette corridori. Primo degli italiani Giuseppe Calcaterra, che è giunto decimo. Per gli altri italiani, piazzamenti mediocri. Deludentissimi Argentin e Fondriest, rispettivamente 67° e 77°, giunti con oltre dieci minuti di distacco dal vincitore.

Per il campionato di baseball è tempo della «prima»

Parte domani il massimo campionato di baseball, un campionato che celebra i quarant'anni della Federbaseball e che si affida ancora alla formula dello scorso anno, questa prevede due giorni di sei squadre, con andata e ritorno di girone più un'altra fase e con le prime quattro di ogni girone ammesse a play off ad eliminazione diretta. Le partite ogni settimana (di massima mercoledì, venerdì e sabato). Due gli stranieri tesserati ed utilizzabili in campo, con possibilità di schierare il lanciatore non italiano in una gara ogni tre e obbligo di impiegare un giocatore di scuola italiana con ricevitore in almeno una partita su tre.

PAOLO CAPRIO

LO SPORT IN TV

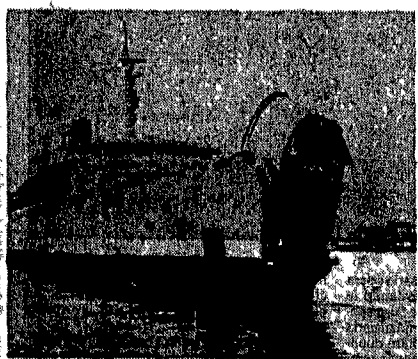
Raidue. 14.35 Oggi sport; 18.30 Sportsera; 20.15 Lo sport; 23.45 Pallacanestro: semifinale Coppa Campioni, Tracer-Aris (differita).
Raiuno. 17.30 Derby.
Tmc. 13 Sport News, Sportissimo; 23.10 Tmc Sport.
Capodistria. 13.40 Sporttime; 13.45 Calcio, Milan-Dinamo Zagabria (replica); 15.30 Juke box, la storia dello sport (replica); 16.10 Sport spettacolo, football americano; 18.25 Basket, Coppa Campioni, Maccabi-Partizan (semifinale); 20.30 Basket, Coppa Campioni, Tracer-Aris (semifinale); 22.25 Sportime; 22.45 Juke box, la storia dello sport; boxe, Hagler-Leonard; tennis, Passarelli-Gonzalez; 23.15 Donna kopertina, rubrica di sport femminile.

BREVISSIME

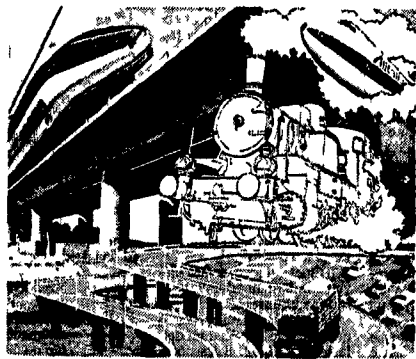
Totip. Questa la colonna vincente del concorso Totip n.14: 1 corsa: x2; 2 corsa: x3 2x; 3 corsa: xx; 4 corsa: x1; 5 corsa: xx; 6 corsa: 1x. Queste le quote: al «1» L. 1.6.106.000; agli «11» L. 670.000; al «10» L. 54.000.
Rumenigge goleador. Il campionato svizzero ha rivisto Rumenigge, ex stella della nazionale tedesca, nelle vesti di goleador. Tre sono state le reti messe a segno da Karl Heinz delle cinque realizzate dal Serrette, la sua squadra, allo Young Boys.
Azzurri sconfitti. Nuova sconfitta della nazionale italiana di pallanuoto all'esagonale di Zagabria. Domenica è stata sonoramente sconfitta dalla Jugoslavia per 17-5. Nel torneo, vinto dalla Jugoslavia davanti alla Rfg, l'Italia s'è piazzata quarta con 4 punti.
Al Milan il toraceo Blavat. Il toraceo Blavat giovane di calcio è stato vinto dal Milan che ha sconfitto il Bologna 2-0. Terzo il Padova che ha battuto il Modena 5-0.
Bologna-Raticosa. Il siciliano Galati della Polaredo di Pistoia ha vinto la Bologna-Raticosa, classica in salita per dilettanti. Al secondo posto s'è piazzato il piacentino Amici.
La Reggi vince a Largo. Raffaella Reggi in coppia con l'americana Terry Phelps ha vinto il doppio del torneo di Largo. In finale hanno battuto le americane Cammi e McGregor per 6-2, 6-4.
Rubino battuto. Il sovietico Prokin ha vinto il titolo mondiale giovanile di sci-bob, battendo in finale l'italiano Claudio Rubino per 11-9.



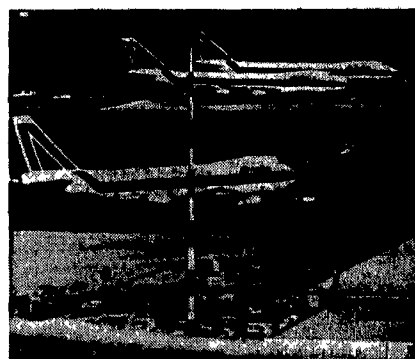
Siviero (a sinistra) e Miki Biasion dopo la vittoria



«Tavola rotonda» tra i dirigenti di organizzazioni economiche delle maggiori aziende di trasporti e del sindacato



Intervengono dirigenti delle Fs della Confindustria dei costruttori edili dell'Alitalia della Finmare del sindacato



Trasporti, dibattito a più voci

Alla vigilia della seconda Conferenza nazionale dei trasporti del Pci, che si terrà a Roma il 7 ed 8 aprile, all'Auditorium della tecnica e della scienza, all'Eur, abbiamo rivolto quattro domande sul Piano generale dei trasporti, sulle grandi priorità nazionali, sulle correzioni nella politica dei trasporti, sul tra-

guardo del 1992 per il Mercato comune europeo, a dirigenti delle grandi organizzazioni economiche e delle maggiori aziende di trasporti e del sindacato. Ne è venuto fuori, si può dire, un dibattito a più voci, a tutto campo che l'Unità pubblica integralmente nelle pagine di questo inserto

CLAUDIO NOTARI

Sui temi che saranno al centro della seconda Conferenza nazionale dei trasporti del Pci che sta per riunirsi a Roma, abbiamo interrogato i massimi dirigenti di grandi organizzazioni economiche e delle maggiori aziende di trasporti. A ciascuno di essi abbiamo rivolto alcune domande sul Piano generale dei trasporti, sulle grandi priorità su cui dovrebbe concentrarsi l'impegno nazionale e le correzioni nella politica dei trasporti, la scadenza europea del 1992.

Hanno risposto l'on. Lodovico Ligato presidente dell'Ente Fs, l'ing. Riccardo Pisa presidente dell'Ance (Associazione dei costruttori edili), il dott. Maurizio Maspeas, amministratore delegato dell'Alitalia, l'ing. Ercole Incalza, segretario del Piano generale dei trasporti, Walter Mandelli, vice presidente della Confindustria, il dott. Ezio Rosina, amministratore delegato della Finmare e il segretario della Filles-Cgil Roberto Tonini.

Ne è venuto fuori un quadro che ci sembra assai significativo e che i lettori potranno mettere a confronto con il documento e con le proposte dei comunisti. La discussione è davvero a tutto campo. Importante è che giunga ad apposti contributi.

Intanto, si può notare che nelle opinioni dei

maggiori esperti ed operatori emergono alcuni punti fermi tutti ritenuti necessaria una profonda trasformazione del sistema dei trasporti, e una grande trasformazione delle reti tutti sono convinti che questa trasformazione debba essere accelerata per le scadenze del Mercato comune europeo, tutti ormai riconoscono la necessità di un nuovo ruolo delle ferrovie e del trasporto marittimo e la crescita dell'intermodalità e dell'integrazione.

E tuttavia, l'Italia non cammina in questa direzione. Ogni iniziativa è lenta e paralizzata, le decisioni sono contraddittorie: il vecchio imprigiona il nuovo. Certo la crisi radicale del quadro politico è una spiegazione di una siffatta situazione. Ma c'è qualcosa di più, una crisi politica e istituzionale assai complessa, che minaccia ormai il futuro dell'Italia.

Ci fermiamo qui. Ormai la parola è alla Conferenza che si riunisce a Roma. Dal confronto tra i numerosi soggetti istituzionali, politici, sindacali economici che, al suo interno, valuteranno idee e progetti, ci auguriamo esca anche una spinta per uscire dalla crisi.

Ecco le domande che abbiamo rivolto ai dirigenti dell'Ente Ferrovie dello Stato della Confindustria dell'Iri, dei costruttori dell'Alitalia della Finmare.



1 Sono passati due anni dalla approvazione del Piano generale dei trasporti. Qual è il suo giudizio sulla evoluzione del sistema dei trasporti da quel momento, sulla incidenza del Piano generale trasporti, sulla ragione per la quali grandi problemi rimangono insoluti?

2 Quali sono, a suo avviso, le grandi priorità sulle quali dovrebbe concentrarsi l'impegno nazionale, anche tenendo conto che il processo di unificazione europea giunge a una tappa conclusiva?

3 Quali sono le correzioni essenziali da realizzare nella politica dei trasporti e negli strumenti che la concretizzano?

4 La scadenza europea del 1992, che si avvicina anche nel campo dei trasporti, suscita in lei più speranze o più timori?

Metropolitana: realtà mancata del trasporto urbano

La metropolitana ed i servizi che questa è in grado di assicurare, non sono riusciti ad assumere un ruolo preciso nella strategia urbana.

Per quanto laconica e generale questa affermazione possa apparire, essa sta ad indicare un tema esemplare non solo dal punto di vista del vistoso deficit infrastrutturale che penalizza nel nostro Paese il funzionamento dei grandi centri urbani ma anche per la scarsa qualificazione che si è voluto dare alla natura dell'intervento pubblico, in particolare statale a beneficio di questo settore di investimenti.

Ne parliamo con **Alfo Chisari**, amministratore delegato della **INTERMETRO** la società a capitale pubblico e privato partecipata dalle maggiori imprese nazionali attive nel settore dei trasporti a guida vincolata (dalla Fiat alla Breda dall'Italstat all'Ansaldo) concessionaria del Comune di Roma per la realizzazione della rete metropolitana e non secondariamente partecolarmente protesa verso le nuove opportunità offerte dal mercato interno ed internazionale.

La peggiore dotazione di linee metropolitane in esercizio e la migliore rete autostradale a livello europeo rappresentano con ogni probabilità due espressioni diverse dello stesso fenomeno nelle politiche della mobilità specialmente urbana. L'emergenza del fattore ecologico ha riproposto la centralità del problema del potenziamento del trasporto pubblico consentendo tra l'altro la determinazione di più ampie

disponibilità finanziarie a favore di interventi infrastrutturali contro la diffusione della congestione e del degrado urbano quali possibilità, allora per rendere migliori situazioni urbane quasi compromesse e soprattutto quali vincoli in questa direzione vanno ancora rimossi?

Sotto questo ultimo profilo restano sullo sfondo due grandi questioni, dalla cui soluzione verrà a dipendere la piena efficacia degli interventi infrastrutturali di cui si prevede la prossima realizzazione.

La prima è che città e territorio devono diventare terreno di interventi di politica economica e che in questo quadro il ruolo della domanda pubblica deve essere associato coerentemente ad una logica di programmazione di spesa più rinnovata. Forte di criteri operativi norme e competenze del tutto da rivisitare alla luce della realtà dei fatti.

Da un altro canto la funzione dell'investimento pubblico come strumento di politica industriale deve acquisire una fisionomia più articolata in quanto la presenza egemone sul versante della domanda di un operatore «forte» come l'Ente Fs continua ad esercitare una influenza fin troppo vincolante sulle caratteristiche e le potenzialità dell'offerta.



Altra questione investe la Pubblica amministrazione in particolare l'anacronistico sistema di competenze tenuto in piedi da una produzione legislativa superata e controproducente.

In tema di metropolitane le procedure restano il cimitero delle buone intenzioni, quando poi le competenze di realizzazione ed esercizio, ora affidate all'ente comunale, esigono capacità politiche e disponibilità finanziarie ben superiori a quelle che può garantire una amministrazione comunale. Per opere così costose per la collettività come le metropolitane, ma di così rilevante interesse pubblico occorre incoraggiare forme di cooperazione interistituzionale alla cui presenza legare il necessario intervento statale sul piano finanziario.

Il Pgt ma principalmente l'istituzione di Progetti integrati di trasporto per le aree urbane, permettono di intravedere i problemi.

Aggiunto solo che la fissazione delle priorità va formulata più chiaramente in quanto nelle politiche della mobilità urbana non ha senso mettere sullo stesso piano e su binari paralleli metropolitane parcheggi nuovi autobus e nuove autostrade urbane.

Emerge pertanto ancora una volta la necessità strategica di un coordinamento istituzionale che a livello metropolitano operi su ogni versante, e che si chiami Authority o quant'altro assicura coerenza decisionale efficacia dell'investimento efficienza della gestione.

Inquinamento e congestione

ne, saturazione della rete stradale e crisi del trasporto pubblico lentezza delle decisioni e singhiozzo intermittente dei lavori, è il refrain spesso inonato dagli abituali osservatori della situazione di Roma.

Le imprese si consorziano ed offrono progetti alla amministrazione dai parcheggi al bizzarro e molto discusso Tunnel del Sette Colli, l'intermetro dal canto suo studia e presenta un impegnativo progetto di rete metropolitana in altri termini, chi detiene la chiave politica e finanziaria dello «scambio» gioca d'anticipo sull'emphase delle amministrazioni competenti, ma poi tutto pare riprendere il suo corso abituale, qual è la sua valutazione in merito?

Per quanto ci riguarda, il presupposto fondamentale da cui siamo partiti al momento in cui si ideò l'iniziativa del progetto di rete metropolitana per Roma Capitale era quello del consenso radicato e diffuso sulla estensione della rete di trasporto metropolitano su ferro come strumento cardine nella politica di riequilibrio urbanistico della città - si pensi al legame incedibile tra Sdo e linea D della metropolitana - e nella prospettiva di un miglioramento sostanziale dell'offerta di trasporto pubblico.

Recentemente una indagine sul traffico e sui comportamenti soggettivi messa a punto dal Censis, ha con grande evidenza confermato la validità di questa tesi.

Il problema è che mancano interlocutori all'altezza della situazione.

Ercole Incalza
segretario del Pgt

Queste le grandi priorità: i nuovi valichi e il trasporto merci

1 Sarebbe facile cadere nel pessimismo più nero, basterebbe a tale proposito ricordare il continuo aumento del volume di traffico e della sua canalizzazione preferenziale su un unico modo di trasporto; il mancato passaggio dalle indicazioni e dalle strategie di Piano ad azioni concrete sia di tipo normativo che di tipo infrastrutturale; il continuo contenzioso sindacale che rende ingestibile l'intero comparto; la sicurezza nei trasporti ancora ferma a dichiarazioni di principio. Ma questo, ripeto, facile quadro pessimistico potrebbe peccare in realtà di qualunquismo e di superficialità; se infatti si fa un'analisi molto accurata, ci si accorge che la legge finanziaria del 1987, redatta subito dopo l'approvazione del Piano generale dei trasporti, può definirsi storica per quanto concerne le risorse destinate ai trasporti. Infatti, esaminando attentamente il quadro della parte finanziaria (circa 30 mila miliardi nel triennio e 53 mila miliardi nel quinquennio), la Finanziaria del 1987 si configura addirittura come «legge programma» in quanto indica, ed in questo è coerente alle scelte di Piano, in quali ambiti, in quali comparti ed in quali settori dovranno attivarsi determinati interventi.

Un'altra tematica esplosa in questo biennio è quella legata alle problematiche insorte nei sistemi urbani del nostro paese: i progetti mirati nelle aree urbane, uno specifico ministero per le aree urbane, specifiche risorse inserite in legge finanziaria, per la prima volta dopo oltre un ventennio, per la realizzazione di reti metropolitane sono tutte argomen-

tazioni maturate dal Piano generale dei trasporti e che trovano soluzione negli specifici progetti integrati. Sempre in questo biennio ha preso il via la progettazione del nuovo valico del Brennero, si sono sviluppate specifiche iniziative sulla interportualità e finalmente la legge finanziaria prevede risorse per tali impianti intermodali.

Il sistema idroviario padano veneto non è più una ipotesi teorica ma una concreta proposta capace di arricchire di una nuova modalità, quella fluviale, un territorio nodale per la movimentazione delle merci del paese.

Sempre nel settore del trasporto delle merci la legge 132 del 1987 parla finalmente di «accesso alla professione» dell'autotrasportatore, attivando in tal modo un processo che nel breve periodo si spera riporterà in ambito fisico, logico un comparto allo stato pendente in ogni confronto concorrenziale con gli altri operatori comunitari.

Sempre in tale legge si comincia a parlare, anche se in modo poco funzionale, di trazione. Forse il limite di queste iniziative, di queste azioni è quello di essere tutte estranee ad un processo organico e sinergico che coinvolga contestualmente il settore, ma questo ruolo, questa forza aggregata spetterà al Cipet.

2 A mio avviso le grandi priorità, coerenti alla logica comunitaria, sono essenzialmente due, la prima di carattere infrastrutturale legata alla realizzazione dei nuovi valichi: l'importanza dei valichi è insita nella stessa geografia



di trasporto altrimenti impossibile nella patologia dominante il settore, significa semplicemente ricondurre la funzione dell'autotrasporto in un'area fisiologica, nella quale si sviluppino le potenzialità di crescita organizzativa, di maturazione tecnologica e di integrazione modale di cui troviamo ampi esempi nei nostri partner europei.

D'altra parte l'attuale modo del trasporto delle merci è ricco di dicotomie e di tensioni ed è molto lontano da ciò che tecnicamente viene oggi definita la nuova logica produttiva. L'intermodalità invocata dal Piano non è più un obbligo cui ricorrere per mantenere in equilibrio funzionale più modi di trasporto, ma è una convenienza, è quasi un ricorso necessario per l'operatore che cerca nell'uso contestuale di più modi l'ottimizzazione del processo produttivo e non del solo segmento trasporto.

3 Il paragrafo 5 del Piano generale dei trasporti dice espressamente che: «In assenza del Cipet, e soprattutto in assenza di una operazione che raggraghi le competenze nel momento di impostazione

del paese, l'unico in Europa a dipendere per i collegamenti non marittimi dal superamento di una massiccia barriera di chiusura con il rischio di un isolamento e comunque di una emarginazione nella misura in cui il sistema dei passaggi esistenti e di quelli in programma non raggiunge il massimo possibile di efficienza. Gli attuali 60 milioni di tonnellate in transito nei due sensi sono sicuramente destinati ad aumentare, ma già oggi la loro aggiunta alla consistenza del contestuale traffico privato crea problemi spesso angoscianti di scorrevolezza fisica e quindi di pratica possibilità di esercitare il fondamentale diritto allo scambio di persone e merci.

La seconda, di carattere più spiccatamente organizzativo, riguarda la ristrutturazione funzionale del mondo del trasporto delle merci: nel 2000 il bacino di traffico interregionale di merci nel paese supererà i 650 milioni di tonnellate. È necessario quindi pervenire nel breve periodo ad una ristrutturazione dell'offerta, perseguendo come primo atto strategico un riequilibrio modale del trasporto delle merci.

Riequilibrare il trasporto vuol dire restituire efficienza e funzionalità intermodale al cabotaggio per i collegamenti su distanze mediolunghe e dare alle reti ferroviarie quello spazio operativo che è riscontrabile in qualunque paese avanzato e che è giustificato dall'entità di fondi finanziari anche recentemente immessi in questo comparto. Merita d'essere chiarito che una simile strategia non comporta ostilità al trasporto su gomma che in questi anni ha consentito l'effettuazione di una mole

programmatica, il Piano rimane semplice momento di conoscenza del comparto trasporti senza alcuna reale incisività; le stesse azioni di carattere legislativo e normativo, immaginate come momenti singoli e quindi non discendenti da una politica quadro unitaria, rimangono sempre iniziative al superamento di criticità congiunturali, nella maggior parte dei casi di criticità di un singolo modo la cui soluzione spesso mette in crisi la funzionalità di un altro modo di trasporto.

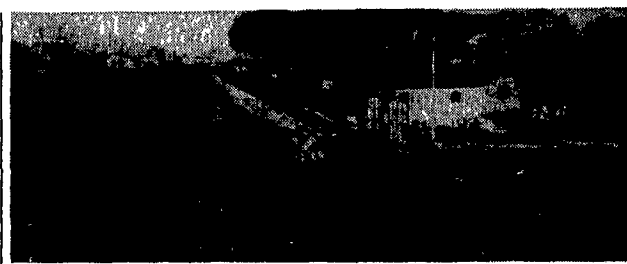
Il Cipet quindi è un atto rilevante in termini addirittura di riforma istituzionale.

Altra iniziativa urgente è quella legata alla rilettura della legge 151/82. Il trasporto pubblico locale, il trasporto nelle grandi e medie agglomerazioni urbane è una problematica a cui bisogna dare risposte organiche e concrete. Le città in realtà sono oggi gli ambiti con massima incidenza di mortalità causata da trasporto, con massimo tasso di inquinamento atmosferico ed acustico; da sedi ottimali per l'abitare e per il commercio si trasformano in arroccati insediamenti produttori di disoccupazione e di forti penalizzazioni nella qualità della vita. Non intervenire nell'immediato, ri-

correndo solo a soluzioni congiunturali (blocco del centro, provvisorie soluzioni della circolazione etc.) e non affrontando nell'immediato nella sua più ampia contestualità il trasporto nell'urbano, significa non risolvere una vulnerabilità del sistema che investe integralmente l'intera economia del paese.

4 Suscita solo speranze, perché finalmente in modo traumatico capiamo quanto sia stato ridicolo per anni rincorrere all'interno del nostro paese individualismi gestionali, competenze frammentate, e quanto tempo abbiamo perso nell'individuare un quadro ed una sede unitari in cui disegnare strategie concrete.

Saremmo ancora in tempo, quanto meno, ad avviare le scelte di Piano, scelte tutte coerenti alla logica comunitaria. L'approvazione in sede di Consiglio dei ministri del disegno di legge sul Cipet è, a mio avviso, il primo segnale positivo in tal senso.



possa veramente effettuare la necessaria opera di coordinamento e propulsione, evitando le spinte conservatrici, fughe in avanti e false speranze. Le vicende odierne della legge finanziaria segnalano quanto sia opportuno evitare duplicazioni e sperperi a carico della finanza pubblica.

2 L'impegno nazionale dovrebbe concentrarsi nella minimizzazione del costo del sistema dei trasporti e nella riduzione del suo impatto ambientale.

Ciò significa potenziare il modo ferroviario e rendere la gestione più economica ed efficiente, come vuole la legge 210/85.

L'Ente lavora con impegno. Occorrerebbero più consensi per un lavoro, certamente difficile anche sul piano sociale. L'Ente ferroviario va dotato dei mezzi finanziari necessari per provvedere all'espansione della sua capacità di trasporto sugli assi nei quali la domanda è concentrata. Potrà sembrare paradossale, ma il piano Alta velocità tende ad aumentare la capacità di trasporto merci, rendendo possibile sia un trasferimento di traffico merci della strada alla ferrovia, sia l'integrazione fra i due modi di trasporto secondo i rispettivi ruoli. Ed a proposito di trasporto merci, deve anche cessare lo scandalo dell'importazione e dell'esportazione delle merci tramite i porti del Nord Europa. I nostri porti devono diventare competitivi, in modo da rendere conveniente, ai paesi situati a sud del Reno e del Danubio, di servirsi naturalmente dei porti italiani.

Ma i porti del Nord Europa sono competitivi anche perché hanno alle spalle un sistema ferroviario che movimentava i due terzi delle merci che da essi arrivano o partono... Ed invece i porti italiani non si servono della ferrovia anche quando il servizio che offre è efficiente e conveniente.

Deve cessare lo scandalo dei contenitori del porto di Genova che trascurano la ferrovia ed usano la strada, pagando importi anche 4 o 5 volte maggiori della tariffa ferroviaria. L'Ente ha messo a disposizione dell'utenza treni blocco che dalla banchina arrivano direttamente ai terminali di interporto.

3 Il primo provvedimento dev'essere l'istituzione del Cipet. Altri provvedimenti attengono all'ambito comunitario, o come nuove norme da emanare (ad esempio, in materia di tariffazione delle infrastrutture) o come rispetto dell'applicazione di quelle esistenti. Mi riferisco in particolare a quelle attinenti all'ar-

nizzazione delle condizioni di concorrenza, che sono anche condizioni di sicurezza. Ad esempio, chi controlla l'orario di lavoro dei camionisti?

Devono essere inoltre adottati provvedimenti che incentivino l'integrazione fra i vari modi di trasporto e non soltanto nell'ambito urbano.

Inoltre non può essere che lo Stato italiano finanzia le autostrade al 68% a fondo perduto e chieda alle Ferrovie di pagarsi le nuove linee e i nuovi treni con il proprio bilancio. Specie se consideriamo che la dotazione autostradale italiana è sicuramente allineata a quella europea, mentre le dotazioni ferroviarie pre-capite sono da due a tre volte inferiori a quelle francesi o tedesche.

4 La scadenza europea, è vero, suscita speranze e timori. Le speranze risiedono nella possibilità di realizzare l'integrazione economica europea. Costituirebbe un grande passo verso la sovranazionalità. È un grande ideale. La speranza è anche che, col mercato integrato europeo, non possa sfuggirci dal fare scelte importanti che, altrimenti, subirebbero rinvii. I timori sono però prevalenti. E ciò deriva dal fatto che mancano ormai pochi anni, e il nostro paese non è ancora pronto ad affrontare l'impatto. In particolare, l'Ente Ferrovie non disporrà, a quell'epoca, dei margini di capacità di trasporto che possano permettergli di affrontare la situazione con una politica aggressiva sul piano dell'acquisizione dei traffici e si troverà, allora, costretto a giocare in difesa. Siamo facendo il massimo sforzo per accelerare le opere, per migliorare le strutture, per migliorare la managerialità dell'ente. Ma i tempi sono ristretti.

Fra l'altro, dopo il 1992, tutti i modi di trasporto dovrebbero pagarsi i costi di infrastruttura e se, per allora, non avremo risolto il problema del gap che le Ferrovie italiane hanno con il resto d'Europa in fatto di quantità e qualità di linee, stazioni, treni, il distacco potrebbe divenire irrecuperabile.

Risulteranno allora evidenti i ritardi che il nostro paese ha accumulato in materia di politica dei trasporti in generale e di politica ferroviaria in particolare, avendo lasciato tutte le iniziative ai privati e prendendo solo iniziative per assecondare le scelte utilitaristiche dei singoli. I dissesti economici ed ambientali sono sotto gli occhi di tutti. Troppo tardi abbiamo scoperto - a parole - l'intermodalità, troppo tardi ci siamo accorti dei dissesti all'ambiente. Adesso dobbiamo correre ai ripari.

Lodovico Ligato
presidente Ente Fs

Lo Stato finanzia autostrade al 68% e non dà nulla per i nuovi treni

1 Il Piano generale dei trasporti è piuttosto un documento di intenti, dato vi manca l'indicazione sia dei tempi di realizzazione, sia della spesa necessaria e delle relative fonti di finanziamento.

Del resto lo stesso Pgt indicava una serie di indispensabili atti successivi - i progetti di corridoio, la localizzazione dei quindici centri intermodali di secondo livello e così via - che non hanno avuto attuazione; di più, non sono stati nemmeno avviati, facendo del piano un'o-

pera incompiuta, un generoso quanto, per ora, inutile tentativo di razionalizzazione.

Inoltre, la mancanza di un organo di coordinamento, in presenza di competenze ripartite fra più organi, non ha contribuito ad un miglioramento della situazione del sistema dei trasporti italiani. Ma non sono stati fatti grandi passi neanche nella politica comunitaria dei trasporti.

Spero che il Parlamento approvi la costituzione del Cipet nel più breve tempo possibile: sarà un passo avanti, sempreché tale organo



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 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
- Castella
- 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
- Itatekns
- Italter
- Mantelli
- Mantelli Estero
- Mededit
- Metrorama
- Pavimental
- Pim
- Rav
- Rep
- Sappro
- Sat
- Siaca
- Sicit
- Sistemi Urbani
- Società Autostrade Meridionali
- Sotegni
- Spamo
- Spea
- Stretto di Messina
- Svel
- Tangenziale di Napoli

gruppo
iri-italstat

Walter Mandelli
vicepresidente Confindustria

Publici e privati ora debbono attrezzarsi in vista del 1992



1 Il Piano generale trasporti è stato importantissimo soprattutto dal punto di vista culturale perché per la prima volta, direi dai tempi della ricostruzione, ha attivato nel Paese un profondo dibattito e il confronto vivace di tutte le componenti istituzionali, politiche, economiche e sociali interessate ai trasporti.

Il processo di elaborazione del Piano ha svolto nel contempo funzione di aggregazione delle correnti di pensiero e delle elaborazioni accademiche che prima del Piano, avevano avuto interessi prevalentemente circoscritti a singoli modi di trasporto e non avevano indirizzato la ricerca e la speculazione scientifica sul terreno della interrelazione fra trasporti, territorio, ambiente, energia, occupazione, spesa pubblica.

Questo è sicuramente il miglior risultato del Piano.

Non altrettanto consistenti sono stati a mio avviso i risultati del Piano in chiave pragmatica.

Né poteva essere diversamente dal momento che il documento di pianificazione, rigoroso nelle scelte di politica dei trasporti di lungo periodo, non era corredato degli strumenti tecnici per attuare da subito gli indirizzi programmatici, con interventi di tipo legislativo, organizzativo, gestionale e con investimenti immediati per le infrastrutture più urgenti.

Grazie al Piano oggi conosciamo, direi più che bene, i mali di questo complesso settore, sappiamo cosa dovremo

2 In termini ancora modali direi che le priorità per interventi di tipo legislativo sono per l'Italia l'autostrada per il ruolo determinante che ha nel nostro apparato produttivo ed il settore portuale, il più arretrato dal punto di vista legislativo ed organizzativo. Entrambi i settori sono regolati da leggi in antitesi con gli obiettivi del mercato unico comunitario per la loro impostazione garantista. I due settori sono, a mio avviso, anche fragili nel contesto europeo e quelli che subiranno, ed in parte subiscono già ora, più degli altri, il confronto europeo.

Interventi di tipo strutturale e organizzativo sono invece necessari per le ferrovie che devono sviluppare soprattutto la visione intermodale del sistema dei trasporti visto in chiave unitaria e in questa linea realizzare interventi di tipo infrastrutturale ed organizzativo. Tali priorità rivestono carattere di estrema urgenza poiché, come spesso accade in Italia, siamo in ritardo sul '92 pur avendo cominciato a parlare di Piano generale trasporti nell'84.

Le correzioni sono di metodo e di contenuti - interazione delle forze sane del Paese, coscienza critica del passato, superamento degli schemi convenzionali di dirigenza finora seguiti (come tariffe e autorizzazioni), rivalutazione delle necessità dell'utenza e della qualità della vita, libera-

3 Le correzioni essenziali da realizzare consistono fondamentalmente nell'attivare immediatamente gli interventi necessari. Anche le condizioni delle ferrovie oltre a quelle degli aeroporti provocano un grave danno economico difficilmente misurabile perché oltre a provocare ritardi (e quindi inefficienze operative) scontentano la clientela ed ostacolano o addirittura impediscono lo sviluppo.

In altri termini ci preoccupiamo del danno emergente, ma, ancora di più, temiamo il blocco nella crescita che il potenziale del mercato europeo potrebbe esprimere.

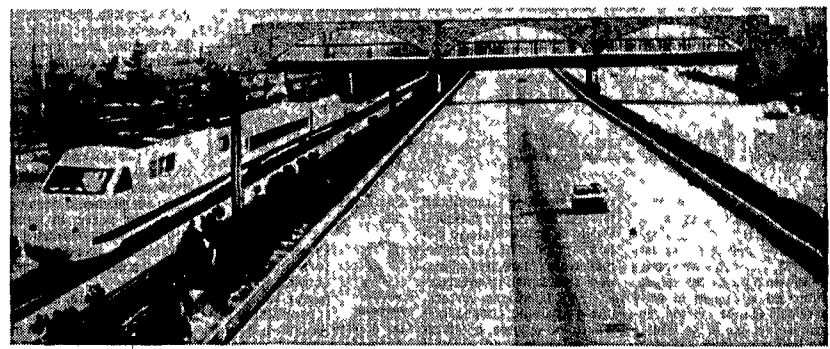
È una sana ipotesi sul futuro, che potrà danneggiare sia la clientela sia le imprese di trasporto in termini di qualità, sicurezza, economia.

Le cause fondamentali della congestione sono, come già detto, le insufficienze delle ferrovie e l'inadeguatezza di molte strutture aeroportuali.

La liberalizzazione del trasporto aereo potrà avere un impatto negativo, se all'aumento del traffico non farà riscontro un tempestivo ampliamento della capacità operativa. Ma il problema potrà risolversi in opportunità se si realizzeranno con il dovuto anticipo le necessarie strutture. In altri termini, non si può liberalizzare a senso unico, solo sul fronte della capacità di trasporto, senza contemporaneamente adeguare gli impianti a terra e di assistenza al volo.

La scadenza europea del 1992 per l'azienda non suscita timori bensì aspettative di crescita e prospettive di sviluppo. Non si può tuttavia pensare di intervenire sulla sola parte afferente al trasporto aereo in quanto questo settore è totalmente integrato con gli altri aspetti della vita economica del paese. Mi riferisco alla necessità che si interverga per armonizzare le condizioni di quadro a livello europeo e pertanto si eliminino le differenze più vistose, sia normative e di fatto, attualmente esistenti. È necessario dare il nostro contributo per il superamento delle differenze esistenti nella legislazione fiscale del lavoro doganale. Solo così le imprese di trasporto italiane (che negli anni 90 saranno soprattutto imprese europee) potranno dare il meglio in termini di competitività e sviluppo assicurando un sistema di trasporto sicuro ed efficiente.

Le scelte del «corridoio plurimodale»



Prende forma una ipotesi sullo scenario dei trasporti nazionali ed internazionali: treno ed auto a braccetto sulla strada dell'Alta velocità. Un matrimonio necessario proposto e studiato dalla Società Autostrada Torino-Milano sulla scorta delle indicazioni fornite dal Piano generale dei trasporti (Pgt) con la teoria del «corridoio plurimodale» quale sistema fondamentale per la riorganizzazione dei trasporti del Paese.

L'indicazione di spostare il riequilibrio modale a favore della ferrovia è una scelta necessaria e moderna se si vuole evitare il rischio della grave congestione che si verrebbe a determinare, specialmente nelle grandi aree urbane industrializzate, con l'ulteriore espansione del sistema modale su gomma.

Il teorema è di una semplicità disarmante: si realizza l'interconnessione tra ferro e gomma oppure le autostrade tra pochi anni non saranno in grado di sopportare l'incremento del traffico merci e passeggeri già oggi il trasporto merci su strada sfiora l'80 per cento del totale, a fine secolo sarà pari al 94 per cento.

Inutile aggiungere che il problema investe soprattutto e con priorità gli assi a servizio di aree strategiche per la loro rilevanza industriale e commerciale lungo le dorsali ovest est e nord sud, con particolare attenzione ai grandi agglomerati urbani.

Da qui il progetto per l'Alta velocità integrata (Lia) elaborato dalla Società Autostrada Torino-Milano che consiste nel realizzare parallelamente all'autostrada A4 (appunto la Torino-Milano) un tracciato ferroviario sul quale possa scorrere un convoglio ultra rapido capace di collegare le due metropoli da stazione a stazione, in circa 45 minuti. Obiettivo ottimale, così come previsto dal Pgt, l'estensione del collegamento a Venezia e Trieste.

Sul tratto Torino-Milano, all'altezza di Novara, verrà inserito un innesto di 24 chilometri per collegare il «sistema» all'aeroporto internazionale della Malpensa.

Il progetto di fattibilità (al quale hanno concorso un gruppo di partner: Società Autostrada Torino-Milano, Archa, Sotecn, Alitalia, Fiat Engineering, Sina) realizzabile in tempi brevi riguarda il collegamento Torino-Milano. Spesa prevista: 1.600 miliardi. Queste le opere di massima per attivare il collegamento ferroviario ad Alta velocità da Torino Porta Nuova a Torino Stura (km 12,113) due binari aggiunti a quelli già in sede da Torino Stura a Milano Certosa (km 124,166) due binari su nuova sede, da Milano Certosa a Milano Centro (km 9,550) due

binari aggiunti a quelli già in sede.

Tempi brevi di realizzazioni dicevamo, perché l'insediamento ferroviario insiste su aree pianeggianti in affiancamento ad un tracciato autostradale favorevole, e quindi di facile accesso ed utilizzo. Altra opportunità la disponibilità immediata delle aree a lato del sedime autostradale. Tempi più lunghi e difficoltà maggiori per l'eventuale raddoppio della linea ferroviaria esistente in quanto l'attraversamento di alcuni centri abitati di significativa consistenza (Chivasso, Verceil, Novara) imporrebbe soluzioni tecniche costose e di difficile attuazione.

Del resto, l'esperienza estera dell'Alta velocità si è svolta quasi interamente su linee appositamente costruite e separate dal resto della rete ordinaria.

Ed è proprio quanto succede all'estero che dovrebbe indurre ad accelerare i tempi di realizzazione, in quanto il sistema dell'Alta velocità è in fase di avanzata realizzazione nei singoli Paesi e di avviata integrazione internazionale.

La Lia Torino-Milano con progressiva estensione a Venezia e Trieste è una opportunità che si inserisce a pieno diritto nello scenario europeo con la costruzione di un collegamento da Torino a Chambery, uno dei terminali del sistema francese Tgv.

La consistenza del traffico e le previsioni di aumento dello stesso, sono ulteriori elementi che spingono verso la soluzione Lia.

Le cifre sull'attuale linea ferroviaria Torino-Milano transitano nei due sensi 8 mila passeggeri/giorno nel periodo estivo ed 11 mila nel periodo invernale, sull'Autostrada A4 la consistenza media annuale sulla relazione Torino-Milano è di 8.500 transiti passeggeri al giorno.

«Il progetto - commenta l'amministratore delegato della Torino Milano Arcangelo Bonsignore - oltre a dirottare su ferrovia una consistente fetta del traffico passeggeri su gomma e di ridurre di circa un ora i tempi di percorrenza tra i due poli forti del Piemonte e della Lombardia, permette un utilizzo corretto del territorio senza ferre l'ambiente. Il progetto si completa con l'insediamento di un cunicolo tecnologico a servizio delle aree interessate. Viviamo nell'era delle comunicazioni e delle tecnologie avanzate quindi il cunicolo portante cavi a fibre ottiche e quant altro serve alla trasmissione di informazioni e di energie appare quanto mai adeguato alla domanda attuale e soprattutto futura di innovazione».

Maurizio Maspes
amm. delegato Alitalia

Indispensabile il piano di sviluppo degli aeroporti e le infrastrutture



1 Con riferimento al Piano generale dei trasporti (settore trasporto aereo) giuridico proprietario le seguenti aree di intervento:

a) piano di sviluppo degli aeroporti e integrazione con le altre modalità di trasporto;

b) adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa;

c) sviluppo e ammodernamento del sistema di assistenza al volo con tecnologie avanzate per portarle a livello europeo.

In particolare, è essenziale potenziare le capacità ricettive degli aeroporti italiani per servire adeguatamente un'utenza in continuo aumento, in condizioni di efficienza e

di sicurezza. Fra gli interventi, riveste carattere assolutamente prioritario quello della «Grande Malpensa».

I programmi di intervento previsti dal Piano per quanto attiene alle infrastrutture hanno registrato scarsi progressi. Questa carenza di interventi è particolarmente penalizzante per l'Alitalia alla luce del rapido evolversi del quadro normativo europeo. Tra le misure di liberalizzazione del trasporto aereo introdotte il 1° gennaio scorso, l'apertura in termini di accesso al mercato assume una rilevanza del tutto particolare, poiché introduce un nuovo assetto in cui si misurano le differenze nella capacità competitiva tra vettori, a loro volta determinate dalle condizioni delle infrastrutture.

Un'accresciuta concorrenza in base ai principi del trattato di Roma discende dalla liberalizzazione del collegamento aereo tra aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, l'uno per il traffico nazionale ed internazionale, l'altro per quello intercontinentale, non rappresentando un sistema aeroportuale integrato (cioè un Hub).

Per i vettori italiani è quindi evidente lo svantaggio determinato dalla frammentazione del sistema aeroportuale di Linate e Malpensa. Il problema potrà essere risolto soltanto quando con la realizzazione della «Grande Malpensa» sarà fisicamente possibile per i vettori italiani competere in condizioni di parità con le altre Compagnie europee nello sfruttamento dei mercati del Nord Europa, per l'alimentazione della rete di lungo raggio.

Le decisioni di carattere strutturale sono all'origine della deroga decisa dal Consiglio dei ministri Cee sulla apertura di nuove rotte tra aeroporti principali di uno Stato ed aeroporti regionali di un altro Stato.

Questa deroga riguarda aeroporti italiani, greci, danesi e spagnoli.

Per quello che riguarda l'Italia, i sette principali scali settentrionali (Milano Linate, Milano-Malpensa, Bergamo, Torino, Genova, Bologna e Venezia) sono sottratti temporaneamente alla liberalizzazione di nuove rotte e ciò in attesa dei necessari interventi di ampliamento delle infrastrutture.

2 La risposta a questo quesito è già in gran parte contenuta nel punto precedente. Si può aggiungere che il processo di integrazione comunitaria, prossimo alla sua tappa conclusiva l'11 settembre 1992, ed i passi intrapresi in direzione di una liberalizzazione del trasporto aereo in Europa (che già hanno modificato il quadro di riferimento in cui le Compagnie aeree operano) impongono un'impostazione dell'intera problematica in un'ottica essenzialmente europea. Le contenzioni delle pressioni concorrenziali che scaturiscono dalla mutata realtà impongono politiche ed interventi più consensi ad un paese che si cimenta con economie più forti ed agguerrite. Ed i tempi per questo adeguamento sono stretti, il 1992 è alle porte e l'Italia potrebbe arrivare tardi ed in una posizione di svantaggio alimentando il rischio di un'Europa «a due velocità».

3 La scadenza europea del 1992 per l'azienda non suscita timori bensì aspettative di crescita e prospettive di sviluppo. Non si può tuttavia pensare di intervenire sulla sola parte afferente al trasporto aereo in quanto questo settore è totalmente integrato con gli altri aspetti della vita economica del paese. Mi riferisco alla necessità che si interverga per armonizzare le condizioni di quadro a livello europeo e pertanto si eliminino le differenze più vistose, sia normative e di fatto, attualmente esistenti. È necessario dare il nostro contributo per il superamento delle differenze esistenti nella legislazione fiscale del lavoro doganale. Solo così le imprese di trasporto italiane (che negli anni 90 saranno soprattutto imprese europee) potranno dare il meglio in termini di competitività e sviluppo assicurando un sistema di trasporto sicuro ed efficiente.

Il Sia, sistema informativo delle Ferrovie dello Stato

Nel sistema dei trasporti si avverte oggi il bisogno di saper reagire in tempi brevi alla continua evoluzione e alla sempre maggiore competitività del mercato. All'Ente Fs si impongono quindi un aumento di produttività del servizio e contemporaneamente l'ampliamento della gamma dei servizi resi per misurarsi con successo con la crescente concorrenza di altri mezzi di trasporto pubblici e privati.

Perseguire un tale obiettivo significa - fra le altre cose - disporre di un patrimonio informativo tale da consentire l'attuazione corretta dei molteplici processi decisionali e una gestione ottimale delle risorse.

Da qui la necessità per l'Ente Fs di realizzare un sistema che acquisisca tratti e distribuisca tempestivamente le informazioni utili all'adeguamento dell'azione amministrativa e tecnica alle richieste del mondo esterno. Che costituisca quindi un metodo organizzato per fornire informazioni riguardanti le attività aziendali ed un sistema che funga da base per le funzioni di pianificazione, esecuzione e controllo delle attività stesse mettendo altresì a disposizione le informazioni utili ai processi decisionali. Di un sistema che «metta ordine» nell'esistente e pianifichi il futuro e che abbia anche l'obiettivo di trasferire a sedi compartimentali cospicue quantità di dati oggi accentrati.

La strada scelta dalle Fs per la realizzazione del Sistema informativo è stata quindi quella di un rinnovamento che fosse congruente con la trasformazione delle Fs con specifico riferimento a problemi di gestione e di organizzazione che favorisse il passaggio da una logica settoriale e specialistica ad una visione sistemica dell'Ente con relativa esaltazione degli aspetti di integrazione interfunzionale e soprattutto che fornisse uno strumento di lavoro in grado di mantenere la sua validità anche a fronte dei mutamenti della struttura organizzativa.

Alle queste premesse è nato il Sistema informativo delle Fs (Sia) che l'Ente sta sviluppando con la consulenza della Società Ge Da, facente parte del gruppo Cap Gemini Sogefi leader a livello europeo con oltre 12.000 specialisti nella informatica e nelle telecomunicazioni.

Dal Sia le Fs si aspettano un sostanziale cambiamento dei processi esecutivi decisionali e di comunicazione con conseguente salto di qualità dell'Ente che per essere realmente concorrenziale dovrà usare la risorsa informazione e quindi le tecnologie che ne permettono un corretto affidabile e tempestivo utilizzo come strumento di gestione e sviluppo del traffico ferroviario.

In particolare il Sia deve essere un valido strumento di supporto alle decisioni trovandosi oggi le Fs a dover operare con criteri imprenditoriali secondo logiche di mercato la durezza deve potere disporre dei parametri necessari per valutare l'andamento del servi-

zio dal punto di vista della circolazione dell'utenza e della situazione delle linee e delle infrastrutture in genere.

Per realizzare inoltre un miglioramento dei servizi offerti al cliente nelle stazioni è in atto la realizzazione di un «progetto stazioni» in linea con le innovazioni disponibili sul mercato. In esso sono state individuate quattro aree di intervento:

VIAGGIATORI: emissione biglietti telegrafici, spedizione bagagli, noleggio autovetture, controllo accessi, accettazione passeggeri e check in/check out.

MERCI: trasporto a carro, trasporto piccole partite, agenzie doganali.

SERVIZI deposito bagagli, parcheggio auto, telefono terra treno.

INFORMAZIONI: sistemi di informazioni video, sistemi di informazioni audio, orari città, città.

Tali applicazioni forniranno anche elementi atti ad effettuare una programmazione dei treni più aderente alle esigenze dell'utenza.

Di primaria importanza per l'economia del Paese è inoltre tutta la parte inerente la progettazione delle infrastrutture.

Anche in questo campo sono in fase di realizzazione delle applicazioni atte a fornire il necessario supporto tecnico di gestione delle norme tecniche di esercizio, di elaborazione di schemi, disegni e calcoli che consentono l'adeguamento delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture ferroviarie ai piani di sviluppo dell'Ente ed alle innovazioni tecnologiche.

Per un miglioramento della circolazione dei treni sono in fase di realizzazione applicazioni atte a fornire un sussidio a tutta la gestione operativa dalla produzione dell'orario alla gestione dei rotabili, dalla pianificazione della manutenzione al controllo della circolazione.

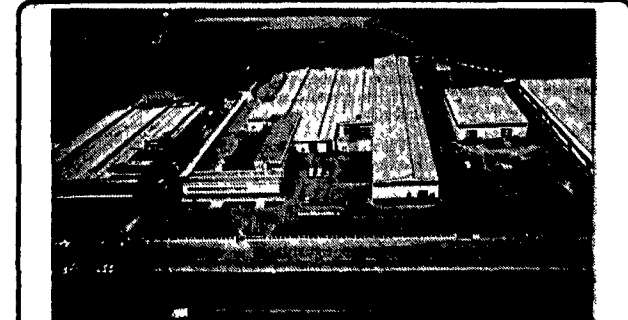
Sarà infine realizzato un sistema informativo di supporto ad Alta velocità.

Da un punto di vista architettonico il Sia è distribuito su tutto il territorio nazionale. Esso è articolato in:

- polo elaborativo nazionale
- sistemi elaborativi compartimentali,
- sistemi terminali locali.

Per fornire le informazioni nei luoghi dove occorrono con la necessaria tempestività è stata attivata la nuova rete di trasmissione dati del Sia. Con essa si intende realizzare un sistema trasmissivo unificato in grado di gestire le comunicazioni aziendali con modalità standardizzate che costituisca la base sia per lo sviluppo delle attuali applicazioni del Sia nonché per l'attuazione di servizi a valore aggiunto quali posta elettronica, fax simile ecc.

In conclusione il sistema informativo aziendale costituisce per le Fs lo strumento fondamentale non solo per governare se stesse, ma anche per il proprio cambiamento necessario per affrontare le sfide degli anni 90.



Impianti pesatura stradale
Impianti pesatura ferroviari
Apparecchiature per acciaierie
Sistemi completi per industrie alimentari
Impianti di dosaggio
Impianti ed apparecchiature in esecuzione speciale

AVERE PESO NELL'ITALIA CHE CAMBIA

BILANCIAI

41011 CAMPOGALLIANO (Mo) - ITALY

1011 Campogalliano (Mo) - Italia
v.le S. Pio Fe. a. 18
telefono (059) 52 69 85 e a
telex 511807 BILCOPI
telefax (059) 52 70 79

Ezio Rosina
amm. delegato Finmare

Troppo lento l'adeguamento dei nostri porti alla tecnologia

1 A due anni dalla formalizzazione ufficiale del Piano generale dei trasporti - strumento destinato a potenziare, equilibrare ed aggregare le varie modalità di mezzi vettori, ponendo fine alla lunga fase di un loro spontaneo e disordinato sviluppo - si deve constatare che il prioritario obiettivo della riconduzione dell'intero sistema ad unità di regia non è stato finora realizzato.

Manca, per le resistenze opposte alla sua costituzione, il previsto Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti, che doveva porre termine alla frammentazione di competenze, sussistono, quindi, i 21 centri di

spesa pubblica, identificati nello stesso Piano, ciascuno dotato di ampia discrezionalità in materia, risulta problematico assicurare, nell'utilizzo degli stanziamenti previsti dalle leggi finanziarie annuali, una trasparente connessione tra risorse erogate, effetti diretti ed indiretti ed obiettivi perseguiti.

In tale contesto i singoli sottosistemi di trasporto - stradale, ferroviario, marittimo ed aereo - tendono a conservare la propria piena autonomia organizzativa e gestionale, operando secondo moduli concorrenziali e separati tra loro.

Fraintanto la bilancia dei trasporti nazionali segna un passo di circa 3 400 miliardi di lire, con un aggravio di oltre il



50% sull'arco dell'ultimo biennio

2 Un'indicazione di priorità su cui far convergere l'impegno nazionale, appare ardua per un duplice ordine di motivi. Anzitutto, perché il nostro sistema dei trasporti presenta carenze in ciascuno dei singoli sottosistemi, che ho appena menzionati, e perché, nell'epoca attuale, dominata dall'intermodalismo, occorre che questi ultimi, nella loro totalità e non singolarmente, fossero posti in condizione di poter concorrere, con pari efficienza all'ottimizzazione del ciclo integrato.

In secondo luogo, perché l'emergenza, posta dalla pros-

sima scadenza comunitaria del 1992, solleciterebbe la formulazione di proposte per interventi mirati «a breve» e capaci di «effetti di ricaduta» immediati, laddove, nella realtà del paese, i processi di formazione ed esecuzione delle decisioni richiedono, sempre e comunque, tempi estremamente lunghi.

Fatte queste premesse, quale amatore sarei indotto a suggerire che, pur nell'assoluta rispetto dell'ottica globale del Piano generale dei trasporti, venga rivolta una particolare attenzione al sottosistema marittimo.

Ciò, per un complesso di elementi, tra i quali mi preme evidenziare, segnatamente, il lento adeguamento della portualità del paese, in termini strutturali ed organizzativi, all'evoluzione tecnologica ed operativa dei trasporti containerizzati.

Vorrei ricordare, inoltre, la forte dipendenza dell'economia italiana dai traffici per mare, in ragione della stessa distribuzione spaziale del suo commercio estero, l'elevato apporto negativo dato dalla navigazione mercantile al già citato disavanzo della bilancia dei trasporti nazionali, le consistenti deviazioni del traffico, dell'area padana e del bacino centro europeo, verso i porti del Mare del Nord, la scarsa diffusione del cabotaggio marittimo, pur in presenza di condizioni geografiche favorevoli allo sviluppo di tale modalità di trasporto.

3 La politica dei trasporti del paese necessita d'esser ricondotta verso un'impostazione programmatica unitaria e, in questo senso, il Piano generale sembra poter offrire un idoneo quadro di riferimento per le scelte e gli obiettivi che, concretamente, dovranno essere perseguiti.

A parte la già richiamata esigenza dell'attivazione immediata del Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti, quale organo di coordinamento e di gestione, sembra opportuna, per un decisivo avvio del Piano generale, una più precisa definizione delle priorità e dei tempi degli interventi, a fronte della quale dovrebbero trovar posto, nelle leggi finanziarie annuali, correlati ed adeguati impegni di risorse.

4 È ovvio che l'unificazione del mercato europeo del 1992 presenta, in pari tempo, elementi di stimolo e di rischio. Da un lato, infatti, potrà consentire confronti diretti, costruttivi ed incentivanti, tra la nostra capacità competitiva e quella degli altri paesi comunitari.

D'altra parte, invece, nella misura in cui non saremo stati capaci di eliminare o, quanto meno, ridurre i ritardi e le inefficienze che ci separano da questi paesi, farà emergere una nostra marginalizzazione.



Riccardo Pisa
presidente dell'Ance

L'inefficienza dei servizi incide per il 25% sul costo dei manufatti

Il ragionamento sulla politica dei trasporti del nostro paese deve partire da un dato di base: l'inefficienza dei servizi pubblici incide per il 25% sul costo finale dei manufatti. Ancorché non sia stata calcolata, la quota di questa percentuale imputabile all'inefficienza dei trasporti è sicuramente elevatissima. Se questo stato di cose permane fino al 1992, nel confronto con le altre economie europee il nostro sistema avrà un gap strutturale nella competizione comunitaria. Il risultato, che si rischia, in queste condizioni, può essere l'emarginazione economica.

Crede, ovviamente, che non si debba millantare la scadenza del mercato unico europeo del 1992, è un fatto però che, a questa data, opereremo in un mercato in cui merci, servizi capitali e imprese si muoveranno liberamente, sorretti dalle sole leggi del mercato senza cioè salvaguardie o graduismi che in qualche modo attenuino gli effetti della concorrenza per i paesi ad economia più gracile. È evidente pertanto che l'impegno di tutti dovrà essere quello di annullare o di ridurre il più possibile le condizioni di svantaggio dell'Italia e appar-

tiene ormai alla consapevolezza generale che lo svantaggio del nostro sistema dei trasporti è tra i più preoccupanti non solo perché l'Italia è alla periferia fisica dell'Europa.

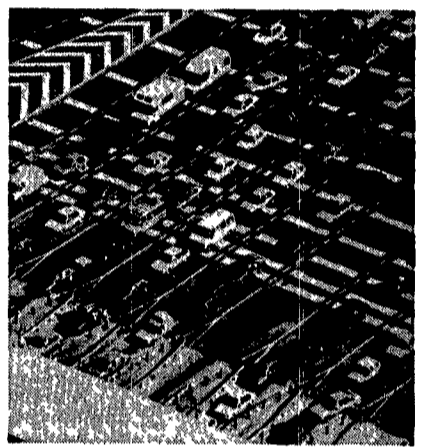
Conforta, in questa prospettiva, la circostanza che il nostro paese, per la prima volta nella sua storia recente, si è dotato di un Piano generale dei trasporti. Vi sono, è vero, ormai a due anni dalla sua adozione, incertezze e ritardi. Altrettanto vero è però che vi sono anche motivi comprensibili per questi ritardi. L'attiro di primo distacco della nuova azienda per le ferrovie è peso che ancora esercita l'embargo durato troppi anni, degli investimenti viari e autostradali, il gravissimo, e questa volta per nulla comprensibile, permanere di una insufficienza di organica della macchina nella nostra spesa pubblica e della nostra pubblica amministrazione.

Continuo, tuttavia, a ritenere che il piano generale trasporti debba rimanere il quadro all'interno del quale ammodernare il nostro sistema dei trasporti. Anzitutto perché esso stabilisce una positiva acquisizione di metodo, laddove considera il problema della mobilità delle persone e delle merci alla stregua di un pro-

cesso economico e sociale da risolvere attraverso un'offerta integrata di tutte le varie modalità di trasporto. Molte ragioni dell'attuale insufficienza del nostro sistema dei trasporti e della sua vulnerabilità derivano dall'aver praticato, per molti anni, una sorta di politica di indipendenza di ciascuna modalità rispetto alle altre.

In questo senso, sarebbe sbagliato - anche per rispondere ad una domanda di questo giornale - porre priorità di un modo del trasporto rispetto ad un altro, quando invece è il sistema nel suo complesso che deve crescere superando definitivamente la politica monomodale. Mi rendo conto che vi sono alcune modalità di trasporto che presentano maggiori insufficienze e, di certo, bisogna far crescere le nostre spese pubbliche e della nostra pubblica amministrazione. Ma anche rilanciare il trasporto aereo, quello marittimo, quello fluviale, allargando nelle realizzazioni concrete il principio integrato del sistema dei trasporti. Anzitutto perché affronti però anche il problema non meno grave della mobilità urbana.

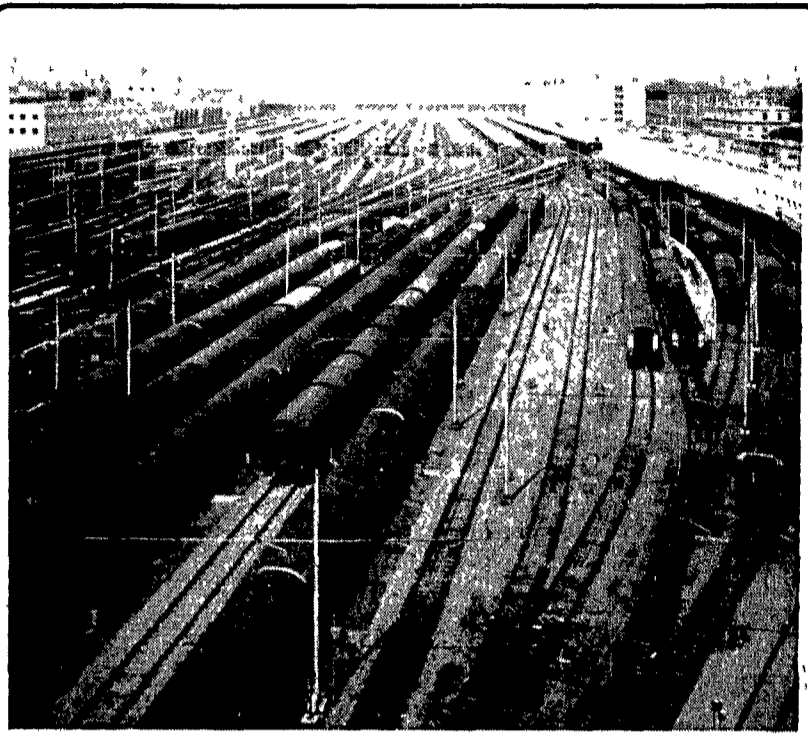
Se, dunque, priorità vanno poste, esse non devono ri-



guardare gli obiettivi del Piano generale dei trasporti, ma invece gli strumenti per conseguirli. Intendo dire che va chiarito, ma in via definitiva, con riferimento al problema dei trasporti e all'intera offerta di opere infrastrutturali, che è velleitario l'obiettivo di recuperare il deficit di capitale fisso utilizzando l'attuale strumentazione legislativa e procedurale. Devo aggiungere che, nonostante i larghissimi consensi verbali su questo punto, non si riscontrano comportamenti coerenti e corretti dalla necessaria determinazione. Per questo voglio ribadire, anche in questa occasione, che bisogna esercitare il massimo di pressione e di capacità di proposte per una modifica profonda dell'attuale assetto legislativo e procedurale nel settore delle opere pubbliche. Più in concreto e assai brevemente, si tratta di eliminare tutte le vecchie incrostazioni e vischiosità di una legislazione fatta di

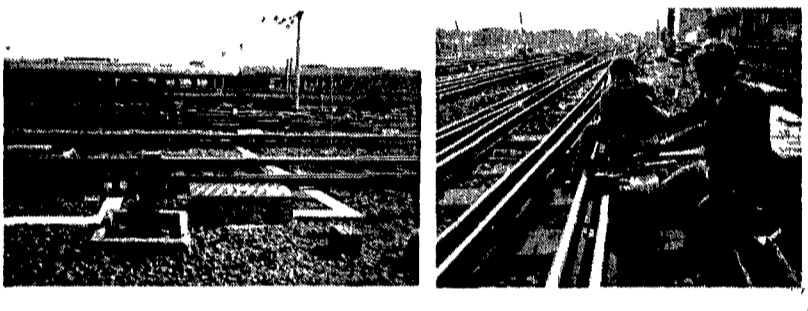
garantismo formale, ma che in concreto non garantisce proprio niente. Non garantisce anzitutto la spesa degli stanziamenti pubblici, anzi la congele e crea ampi margini di discrezionalità nonostante o forse proprio per effetto di un rigormismo solo apparente, non assicura comportamenti trasparenti, frustra la Pubblica amministrazione che per di più si continua a lasciare in condizioni di precarietà e di tutto disorganizzata nonostante i nuovi e più complessi compiti che essa dovrebbe svolgere.

Mi pare, in sostanza, che il punto di avvio - la vera priorità - per una politica di infrastrutture nel settore dei trasporti così come per tutti gli altri settori. Senza nascondersi però che rispetto al 1992 siamo in ritardo, specialmente se si tiene conto dei tempi, purtroppo lunghissimi, delle decisioni politiche che vanno prese per modificare leggi, procedure e per attrezzare le Pubbliche amministrazioni



ELEKTRA s.p.a.

tecnologie, ricerca e applicazioni nel settore elettromeccanico, a servizio del sistema trasporti.



La Cif opera su tutto il fronte dell'attività ferroviaria

BOLOGNA. È la più grossa azienda italiana cooperativa nel settore dell'armamento ferroviario, duecentocinquanta dipendenti, un fatturato che nell'87 ha superato i 41 miliardi di lire. Un ottimo punto di osservazione quindi, per parlare del piano nazionale dei trasporti dei suoi obiettivi e dei suoi ritardi. La Cif (Cooperativa lavoro ferroviario) con sede a Bologna opera su tutto il fronte dell'attività ferroviaria, cioè sul mantenimento delle linee attualmente in esercizio (e che sono sovraccaricate), sulla costruzione di nuove strade ferrate da integrare alla rete esistente e sul famoso progetto ad alta velocità su cui si parla da molto tempo.

«Ce ne sono altri, ma non molti. Anzi la sua domanda mi permette di fare una considerazione riguardante il rinnovamento ferroviario è meglio, per l'ente Ferrovie intendendo, avere a che fare con alcune e selezionate aziende che operano con grandi mezzi, oppure una caterva di piccole imprese che non sempre possiedono il capitale per fare grandi investimenti?»

«Ne parliamo con Corrado Torrenti presidente della Cif»

Allora Torrenti come stanno procedendo i lavori per il rinnovamento delle nostre ferrovie?

«Beh, abbastanza a rilente. Sul mantenimento della rete in esercizio ci sono problemi. Gli ultimi provvedimenti di restrizione effettuati dall'ente Ferrovie rischiano di bloccare la manutenzione e quindi la funzionalità della rete, e tutto questo, rispetto al tema del rinnovamento più volte annunciato dall'ente, mi sembra una contraddizione».

E sulla costruzione di nuove linee?

«Anche qui i lavori vanno avanti, ma ci sono ritardi. Si stanno finendo le opere civili, di conseguenza la nostra opera di armamento è appena agli inizi. Diciamo che sono in via di esaurimento i finanziamenti relativi alla prima trincea di lavori e quindi si segnala una certa confusione sia sul proseguimento delle tranches successive che sulla loro assegnazione».

Ma per fare questi lavori voi investite in macchinari oppure è solo una questione di manovalanza qualificata?

«Investiamo e anche fior di quattrini. Ad esempio sul mantenimento della rete esistente, i margini per poter operare con gli operai sono così ristretti per via del passag-

Vol in questo settore siete gli unici che lavorate con queste tecnologie, oppure ce ne sono altri?

«Ce ne sono altri, ma non molti. Anzi la sua domanda mi permette di fare una considerazione riguardante il rinnovamento ferroviario è meglio, per l'ente Ferrovie intendendo, avere a che fare con alcune e selezionate aziende che operano con grandi mezzi, oppure una caterva di piccole imprese che non sempre possiedono il capitale per fare grandi investimenti?»

E il vostro impegno nell'alta velocità?

«Siamo presenti anche lì, anche se per ora la linea sperimentale Roma-Napoli non è ancora operativa. Diciamo che abbiamo accolto con piacere la scelta delle Ferrovie di applicare un metodo di assegnazione dei lavori diverso dagli anni precedenti, il metodo chiamato di segmentazione orizzontale. In pratica dividendo il lavoro per le opere civili da quelle tecnologiche. È questo è sicuramente molto utile per procedere rapidamente e bene».

L'«Autodromo» ha molte carte da giocare

MODENA «Era il lontano 1952 quando l'azienda riceveva il premio Rosa d'Oro come miglior produttrice di autocarri d'Italia, ora, a 40 anni dalla sua nascita, questa cooperativa ha molte altre carte da giocare», chi parla è Mauro Cavalletti, direttore generale della Carrozzeria Autodromo, fornitrice delle maggiori aziende di trasporto pubblico operanti sul territorio nazionale.

Centotrentacinque dipendenti, una sede a Modena che dal 1976 si estende su un'area di 30 000 metri quadrati, di cui 10 000 coperti, uno staff tecnico composto da 13 unità, un ufficio marketing che si occupa di ricerche di mercato questi sono solo alcuni dei dati che possono aiutare a comprendere la strategia di produzione dell'azienda stessa.

«Negli ultimi due anni - continua Cavalletti - per uscire dalla competizione con i grandi produttori, come la Iveco e la Breda, abbiamo investito sulle ricerche di mercato sulla progettazione, cercando di segmentare il mercato, capire e soddisfare le esigenze particolari. Abbiamo

ideato quindi mezzi nuovi, puntando su forniture di poche centinaia di pezzi, che alla Fiat non interessano, ma che per noi sono importanti».

È nato così, a fianco del tradizionale autobus per trasporto persone, il Polistico minibus particolarmente funzionale per la mobilità urbana. Presentato nell'aprile '87 a Modena, alla presenza di oltre 300 esperti del settore ha sortito un discreto successo: ne sono stati venduti sinora circa 70 esemplari in Emilia Romagna, Umbria, Veneto, Lombardia, Liguria e Lazio.

«Certo il mezzo sta dimostrando a pieno la sua funzionalità - aggiunge Cavalletti - ma questo non basta. Per che possa divenire buona norma il mezzo alternativo occorre che si modifichi la mentalità con cui si fa il trasporto e in questo senso è necessario maturare una precisa scelta di politica urbana».

E gli input che la Carrozzeria Autodromo è stata ed è tuttora in grado di fornire non sono da sottovalutare, ben 44 sono infatti i modelli a disposizione sul mercato.

Di recente nascita (nell'81) ne sono stati venduti, appena iniziata la produzione, tre a Bologna e due a Reggio Emilia) sono anche i minibus per il trasporto di portatori di handicap, di cui si vendono mediamente 60 pezzi l'anno, richiesti anche da Francia e Germania. Particolarmente curati anche nell'estetica sono poi gli Scuolabus utilizzati per il trasporto scolastico, costruiti in dodici diverse versioni attrezzati anche per gli handicappati.

Da un anno e mezzo poi, all'interno dell'aeroporto romano di Fiumicino, circolano alcuni esemplari di interpista (quei grossi bus utilizzati per il trasporto dei passeggeri degli aerei ai terminal degli aeroporti) per i quali la Carrozzeria Autodromo ha provveduto alla carrozzeria esterna ed interna e la cui fornitura è stata richiesta anche all'estero. Grazie ad un'iniziativa del ministero degli Esteri l'azienda ha inviato anche numerose autoambulanze completamente attrezzate per il soccorso in alcune regioni del continente africano.

«Siamo dunque alla continua ricerca di novità - continua Cavalletti - senza dimen-

Roberto Tonini
segretario generale Fillea-Cgil

La priorità al sistema combinato privilegiando le ferrovie

1 In Italia si è approvato un Piano generale dei trasporti da due anni, ma vige ancora un sistema per cui i vari soggetti interessati (su ferrovia, su gomma, su nave, su aereo) non dialogano tra loro. In realtà al Pgt manca, non ha mai funzionato, un cervello nazionale ed i suoi riferimenti regionali.

Insoliti, intanto, restano la grande maggioranza dei problemi e dietro apparenti con-



traddizioni, cresce, nella realtà, una scelta politica che privilegia il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia. Gli esempi non mancano: sullo stesso tratto vanno a rilente i lavori della linea ferroviaria Pontremolese mentre si stanno effettuando, attraverso la concessionaria Autostrada Roma-Bologna (graficamente la A1), i lavori per l'autostrada di valico Sasso Marconi-Barberino. Sul percorso Civitavecchia-Genova la linea ferroviaria ha urgente bisogno di

lavori per il suo generale declassamento ed intanto si è pronti a realizzare l'autostrada Livorno Civitavecchia che sarà a sua volta parallela all'attuale superstrada Aurelia. Senza parlare della situazione dei trasporti interni ad intere regioni come la Sardegna. Ancora più eclatanti sono le contraddizioni dei provvedimenti contenuti nei progetti di legge approvati la legge n. 67 (11-3-88) eroga alle Ferrovie, 8.360 miliardi di lire da spendere entro l'anno all'in-

2 La priorità su cui incentrare l'impegno nazionale, anche ai fini del risparmio energetico, passano sicuramente per un sistema combinato al cui interno, senza dubbio, occorre privilegiare il trasporto ferroviario e quello marittimo di piccolo cabotaggio. Occorre, cioè ricondurre a dimensioni economiche, più rapportabili alle esigenze del Paese, l'attuale rapporto tra la movimentazione su gomma (78% del trasporto) e il restante (20%) che si muove con altri vettori. L'attuale scelta ha costi diretti e alti costi indiretti come quello di gestione, se solo pensiamo all'aggressione determinata sul manto stradale da un Tir e i costi di usura, certamente più bassi, sul ferro di un sistema a rotaie.

3 A mio avviso è necessario, anche considerando le prospettive dell'unificazione europea, partire subito per correggere l'attuale sistema procedendo a: 1) rafforzare il sistema ferroviario; 2) realizzare infrastrutture ferro-

viane trasversali; 3) potenziare la ricettività portuale unitamente ad una infrastrutturazione ferroviaria; 4) incentivare una movimentazione integrata nave/ferro; 5) realizzare scali merci e interporti al servizio di una diversa scelta strategica. Se non si provvede in tal senso, e non comincia subito ad operare alla caduta delle barriere doganali per l'unificazione europea, il nostro Paese sarà travolto da un mare di camion.

4 Non è un problema di speranze o timori, ma di certezze da raggiungere di scelte politiche seguite da atti concreti. A tale proposito sarebbe importante, per avere certezze, intervenire sulle attuali procedure di appalto per l'avvio e il completamento di opere all'interno dei programmi. Noi abbiamo chiesto varie volte di incontrarci con l'Ente FS per esaminare programmi e procedure di appalto ma non siamo mai stati convocati e ciò anche a discapito dei futuri lavori della qualità delle opere, dei loro tempi di attuazione, dei costi e dell'occupazione.

Il Ccc si candida con la propria firma all'Alta velocità

Ottocentoventuno miliardi nell'87 con un balzo del 17,3% rispetto all'anno precedente, l'obiettivo di 850 miliardi per l'88 e in prospettiva il superamento del valore previsto per il triennio '87-'89 (2.600 miliardi). È il «biglietto da visita» del Consorzio cooperative costruzione, gigante targato Bologna che gira per l'Italia con progetti ambiziosi.

BOLOGNA Il Consorzio è un «costruttore» di tutto rispetto attraverso il quale passa una parte importante dell'attività imprenditoriale delle centotanta coop associate. E ora che il progetto «Alta velocità» sembra fare qualche passo in avanti, il Consorzio si candida a mettere la propria firma. Così si spiega la partecipazione alla prequalificazione delle imprese per la realizzazione del tratto della linea tra Roma e Napoli un esame che il Consorzio ha superato in tutta tranquillità potendo vantare un fatturato che raggiunge i 1.200 miliardi nel triennio (tra i requisiti il superamento dei 600 miliardi di fatturato).

Ma questa non è l'unica partita aperta per quanto riguarda la linea per i convogli super veloci delle Ferrovie. C'è il tratto forse più impegnativo da realizzare quello che da Milano dovrà scendere verso Bologna e quindi proseguire.

E pare che in questo caso faranno capolino anche capitali privati. Una decina di grossi gruppi si è raccolto sotto la sigla «Argo».

«Noi», dice l'ingegner Carlo Sabbioni, direttore commerciale del Consorzio cooperative di costruzione - siamo pronti a partecipare all'offerta che questo gruppo proporrà. Con queste imprese abbiamo infatti instaurato normali rapporti ormai da vecchia data».

Il problema vero è che non si sa a che punto sia il progetto, quali tempi e quali volontà spingano l'Ente Ferrovie dello Stato verso questa realizzazione. Le imprese, come si vede, sono già sul piede di partenza. Al Consorzio ad esempio non manca certo l'esperienza e la capacità. Fino a poco tempo fa l'attività delle coop era prevalentemente indirizzata all'edilizia, poi si sono fatte strada

le capacità tecnologiche e produttive per affrontare le grandi infrastrutture che oggi assorbono circa la metà dell'impegno delle coop associate.

Il Consorzio ha insomma saputo adeguare la propria offerta alle nuove esigenze della spesa in opere pubbliche estendendo la propria attività in diverse regioni, dal Lazio alla Campania.

Strade, lavori ferroviari, gallerie ma anche opere idrauliche o comunque legate alla salvaguardia dell'ambiente sono diventate un punto di forza della attività delle coop.

Un esempio è l'intervento per la realizzazione (con altri imprenditori di una galleria di 26 chilometri in Carna (Friuli Venezia Giulia), oppure sulla linea ferroviaria Caserta-Foggia.

Ma nell'elenco delle cose fatte c'è anche l'interporto di Bologna, una delle strutture più moderne nel campo dei trasporti intermodali in questo caso il Consorzio ha operato da solo.

Nei lavori ferroviari imprese come la Cif vanta un'esperienza consolidata e posseggono attrezzature d'avanguardia.

«Le tecnologie civili», dice l'ingegner Sabbioni - non rappresentano certo un problema per le nostre associate, e sappiamo fare anche i ponti, le gallerie».

Problemi di impatto ambientale? «Ci stiamo pensando, stiamo studiando le soluzioni opportune», prosegue Sabbioni - «i sono sistemi fonocassonenti, particolari «sagomature» che permettono di contenere il rumore. Per intervenire sul tratto ferroviario - noi siamo pronti, stiamo preparando anche con i necessari strumenti finanziari».

Franco Galassi, della segreteria del Pgt

Il trasporto aereo in Italia e in Europa. Ecco le prospettive

All'ing. Franco Galasso, membro della segreteria del Piano generale dei trasporti poniamo alcuni quesiti sul sistema del trasporto aereo. Quali le prospettive del trasporto aereo in Italia ed in Europa alla luce della liberalizzazione del mercato?

«Ci troviamo ormai da due anni di fronte ad un processo di riorganizzazione dell'intero trasporto aereo su scala continentale europea. La scadenza del '92 non farà altro che accelerare il processo e porterà notevoli cambiamenti nel panorama delle compagnie aeree degli aeroporti, della circolazione aerea. Per quanto riguarda l'Italia appare evidente come l'attuale assetto, fondamentalmente monopolistico, non resisterà alla spinta di una domanda articolata per qualità e accresciuta in quantità, sorgeranno nuove compagnie, non solo

di cosiddetto terzo livello, ma si assisterà allo sviluppo di compagnie già oggi considerate medie, l'Alitalia razionalizzerà la sua offerta in Italia (i 60 voli giornalieri cancellati da ormai più di sei mesi semplificano il processo in fieri) e tenterà, con molte possibilità di successo, accordi e compartecipazioni, sia a livello europeo che extra continentale al fine di reggere il confronto con i colossi d'oltre Atlantico e dell'area del Pacifico. Per gli aeroporti si porrà l'esigenza di investire in modo selettivo e non più per singolo aeroporto ma per «sistema aeroportuale», affidando ai gestori di sistema la responsabilità dell'articolazione e della specializzazione dell'offerta riducendo i costi della collettività e aumentando la qualità del servizio, soprattutto per ac-

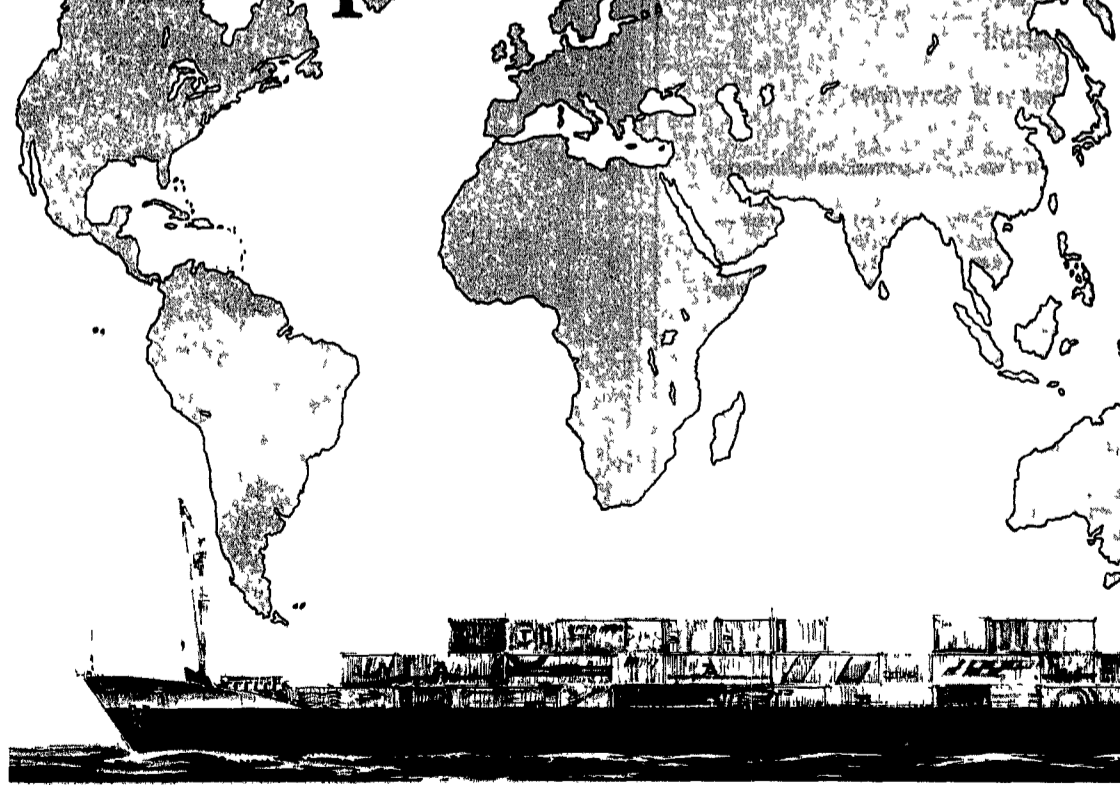
cretere i flussi turistici caratteristici verso il Meridione. Per la circolazione aerea sarà obbligatoriamente percorsa la strada della revisione degli spazi aerei, soprattutto in zona aeroportuale, limitando le servitù aeronautiche ed adottando tecniche di controllo del traffico aereo più automatizzate e legate alle nuove tecnologie che già si vanno sperimentando anche nel nostro paese. Avvicinamenti ed atterraggi con l'ausilio di apparati a microonde, comunicazioni satellitari, navigazione in autoseparazione e di area.

Che fare di fronte alle prospettive di notevoli cambiamenti dello scenario nei trasporti aerei del nostro paese? A fronte di tali notevoli cambiamenti dello scenario in cui si è svolto per decenni il trasporto aereo nel nostro paese, un preciso ruolo di indirizzo e controllo spetterà alla pubblica Amministrazione in senso lato («Ministeri, Regioni, Enti pubblici delegati alla gestione» in mancanza di questa essenziale funzione ordinatrice del settore si rischiano perdite di mercato, ma soprattutto degrado della sicurezza del sistema. L'esperienza di otto anni di deregulation del trasporto aereo negli Usa devono divenire patrimonio dei vecchi e nuovi soggetti di questa fase di innovazione e razionalizzazione, l'incremento dell'offerta e la maggiore produttività cui si punta non dovranno in nessun caso ridurre i parametri di sicurezza ed affidabilità di questo delicato modo di trasporto, per questa ragione il controllo pubblico sul- l'espletamento dei servizi e sui soggetti operativi degli

stessi dovranno essere incrementati in qualità e possibilità, snelliti al fine di raggiungere anche in questo campo un aumento della redditività dei notevoli capitali investiti. L'Europa e la riforma del 1992 impongono un maggiore spazio al mercato il nostro paese non può, anche se lo volesse, scegliere strade opposte, pena l'emarginazione dai circuiti della corretta concorrenza tra soggetti economici di paesi tecnologicamente avanzati, a tal proposito occorre ricordare il rilevante spazio che l'industria aeronautica ha conquistato in Italia negli ultimi anni e le positive tendenze, ancorché timide, nel campo della ricerca applicata alla avionica, alla navigazione elettronica, allo spazio ed alle telecomunicazioni aospaziali.

Tutte queste potenzialità, ad oggi inatte, potrebbero essere vanificate sia da eventuali resistenze all'innovazione ed al mercato da parte di soggetti per troppo tempo protetti, sia da freni amministrativi di una burocrazia garantista nelle procedure, ma inefficace e lassista nella programmazione negli indirizzi e nella attività normativa e sanzionatoria. Potenzialità e resistenze si fronteggiano, Parlamento, governo, amministratori pubblici ed imprenditori, sindacati dei lavoratori saranno i soggetti chiamati alle scelte ed alla gestione del trasporto aereo formato «Europa», dalla loro determinazione al cambiamento dipenderanno in buona misura il mantenimento e in prospettiva l'accrescimento dei livelli tecnologici ed occupazionali nel settore.

Finmare: apre la strada del trasporto italiano.



Finmare apre la strada a un grande progetto di rinnovamento globale della qualità del trasporto. Con un consistente sforzo finanziario e tecnologico il Gruppo opererà una serie di investimenti per le flotte delle Società di linea, costruendo 15 nuove unità. A questo vasto progetto di costruzioni si aggiungono il riassetto di molte altre navi già in servizio, ulteriori investimenti in containers e in nuove attrezzature ausiliarie, l'ottimizzazione delle risorse umane e manageriali del Gruppo.

Il risultato sarà una rinnovata qualità di trasporto. Ed è questo ciò che serve al trasporto italiano per aprirsi la strada sulle grandi rotte commerciali del mondo.

Una strada che vede ogni anno milioni di tonnellate di merci percorrere 10 milioni di miglia toccando i porti di 90 Paesi, dal Mediterraneo all'Estremo Oriente, dal Nord America all'Australia, dal Sud America all'Africa, dall'Italia alle sue isole. Una strada che il Gruppo Finmare percorre attraverso 15 Società operative.



Le Società del Gruppo Finmare: Lloyd Triestino, Italis, Adriatica, Sidermar, Almare, Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar, Toremar, Saimara, Interlogistica, S.A.S.A., SIRM, Aurora.



Giulio Caporali, consigliere d'amministrazione Fs

Qualcosa sta cambiando nel servizio ferroviario

All'ing. Giulio Caporali, consigliere d'amministrazione dell'Ente Fs abbiamo rivolto alcune domande sul ruolo delle ferrovie nei trasporti. Il Pci assegna alle ferrovie un ruolo fondamentale nel sistema italiano dei trasporti. Tuttavia le Fs continuano a pesare poco e la stessa riforma non ha portato finora un miglioramento del servizio. Che cosa non ha funzionato?

È vero che a due anni dalla riforma le Fs sono ancora lontane dall'essere un sistema moderno ed efficiente, ma è vero anche che qualcosa è cambiato nel servizio. Ci sono meno ritardi, i nuovi treni in terciy e il cadenzamento sono stati molto apprezzati. È stato acquisito nuovo traffico merci. Ancora poco, d'accordo, e certamente la nuova direzione dell'Ente (io dico anche per la nostra parte di responsabilità) poteva fare di più. Credo però che nessuno e tanto meno il Pci, abbia mai pensato che l'approvazione di una legge, sia pure importante come quella di riforma, avrebbe trasformato da sola e da un giorno all'altro un sistema ferroviario complesso e pieno di problemi come il nostro. La legge ha fornito solo uno strumento col quale costruire i ri-

sultati, superando tutte le difficoltà che via via si presentano.

Il vero dato negativo tuttavia non è che in Italia meno del 10% di viaggiatori e merci utilizzino il treno, ma piuttosto che la nostra rete è grande solo in apparenza. Non ha senso parlare di 1.600 km di linee perché in realtà tutto il traffico (che è peraltro una parte modesta della movimentazione complessiva) si scarica su non più di 2-3.000 km di linee, che sono quelli veramente efficienti, provocandone la saturazione e i conseguenti disservizi. Le ferrovie italiane restano quelle disegnate 100 anni fa e se dovessimo costruirle oggi, partendo da zero sarebbero certamente diverse.

Per aumentare e rendere più pregiata l'offerta di traffico servono dunque nuove linee, costruite con criteri moderni. Da mezzo secolo invece l'unica novità della rete sono i 200 km da Firenze a Roma, per costruire i quali peraltro, si sono impiegati vent'anni.

La riforma dovrebbe consentire di ridisegnare il sistema ferroviario del 2000 investendoci in tempi accettabili. A condizione che una volta messo sulla carta il disegno (e questo è stato fatto dal nuovo

Ente) si fossero forniti i finanziamenti per costruirlo. Per come il governo ha trattato le Fs nell'ultima legge finanziaria bisogna invece concludere non c'è la volontà politica di usare lo strumento della riforma per cambiare le ferrovie.

Cosa significa ridisegnare il sistema ferroviario: chiudere i cosiddetti rami secchi per costruire le nuove linee per l'alta velocità?

La contrapposizione creata tra alta velocità e rete secondaria mi sembra artificiale. In Italia si sono costruiti 6.000 km di autostrade e nessuno si è opposto in nome della viabilità minore, che è rimasta e ha continuato a svolgere la sua funzione specifica. Mi pare che lo stesso discorso debba valere per le ferrovie. Oggi le nuove tecniche consentono di andare con un'ora di treno da Napoli a Roma, da Torino a Milano, da Roma a Firenze. È un tempo di tutto rispetto, che da centro a centro nessun aereo e nessuna automobile può garantire. Perché le ferrovie non dovrebbero offrire questo servizio in Italia, come si è fatto in Francia, in Germania, in Giappone? Se si vogliono mantenere livelli accettabili di

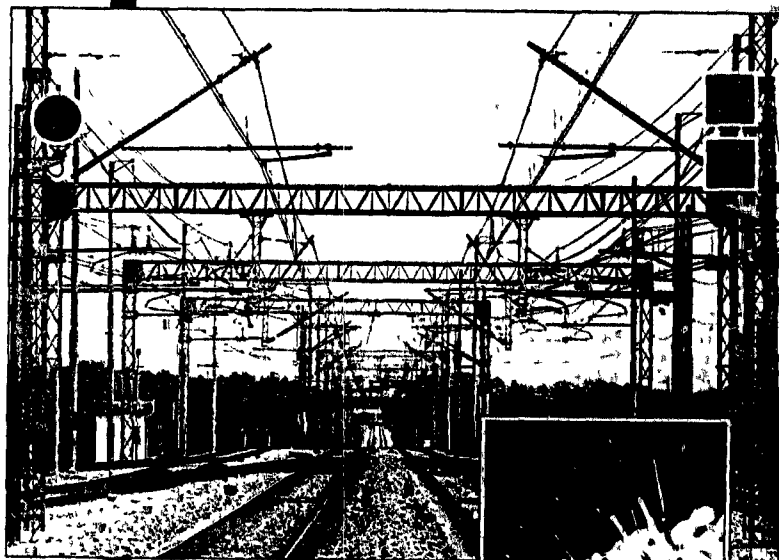
sicurezza non si possono aumentare ulteriormente le velocità massime consentite all'automobile e l'aereo ha dei limiti obiettivi che ne rendono l'offerta impraticabile tra i 2 e i 300 km. Per andare più veloci, su queste distanze, c'è solo il treno ma deve avere una sede con caratteristiche particolari, cioè le nuove linee per l'alta velocità. Prendere atto di questo non significa negare al treno la sua funzione specifica anche nei collegamenti tradizionali dei bacini locali di traffico e per l'adduzione di grandi masse sulle aree metropolitane. Anche in questi casi però il servizio deve essere all'altezza dei tempi e soddisfare la domanda. Voglio dire che anche sulla rete cosiddetta secondaria i tracciati debbono essere velocizzati, migliorando le condizioni delle linee ed introducendo materiale moderno. Altrimenti la gente non prende il treno e si creano rami secchi. Anche per ridare funzionalità alla rete di interesse locale occorrono però investimenti specifici, che il governo deve garantire alle ferrovie e che invece ha negato con la finanziaria.

Grandi investimenti dunque per ridisegnare una moderna rete ferroviaria. Rispetto a un programma

tanto impegnativo, ci sono delle priorità vere e proprie?

Sì che ci sono. C'è, anzi, una specie di priorità assoluta sulla quale si deciderà il futuro dei trasporti in Italia: il raddoppio tra Firenze e Bologna. Oggi la grande strozzatura nel sistema dei trasporti italiani è l'attraversamento centrale dell'Appennino. L'autostrada è completamente saturata, come la linea ferroviaria, che per di più è vecchia di cinquant'anni ed ha un tracciato che consente solo basse velocità. Chi arriverà primo a scavalcare l'Appennino, autostrada o ferrovia, continuerà poi col raddoppio della infrastruttura sulla Pianura padana e verso Roma. La posta in gioco è quindi molto alta ed è abbastanza logico che ogni partito di bruciare i tempi. Sono convinto che il nuovo Ente delle ferrovie pur con tutti i suoi limiti sia in grado di condurre in porto la costruzione del raddoppio (che allungerebbe a Bologna il tracciato della attuale Direttissima) in non più di cinque anni. Perdere questa occasione storica, non solo per le ferrovie ma per l'intero sistema dei trasporti in Italia, sarebbe una colpa imperdonabile.

SIETTE



Fascio di fibre ottiche

Dal 1931 SIETTE opera nel mondo delle telecomunicazioni, dell'energia e dell'engineering. Nel settore dei Trasporti per Ferrovie e Metropolitane progetta e fornisce con formula chiavi in mano:

- LINEE DI CONTATTO
- IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONE
- SISTEMI DI TRASMISSIONE video, fonica e dati via cavo coassiale e fibra ottica
- IMPIANTI DI DIFFUSIONE SONORA
- IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE e FORZA MOTRICE.

I centri di ricerca SIETTE sono in grado di sviluppare e applicare le tecnologie più avanzate per la fornitura di "SISTEMI GLOBALI", grazie anche alla presenza capillare su tutto il territorio nazionale di oltre 4.000 addetti.

SIETTE V.le Belfiore, 26 • 50144 Firenze

- APPARECCHIATURE TELEFONICHE DI STAZIONE
- CONSOLLE PER POSTI PRINCIPALI E CENTRALINI
- APPARECCHIATURE TELEFONICHE DA TAVOLO SELETTIVE BCA, BC, BL
- APPARECCHIATURE TELEFONICHE STAGNE CONVENZIONALI E A VIVA VOCE
- SISTEMI DI DIFFUSIONE SONORA LOCALI E CENTRALIZZATI
- SISTEMI INFORMATIVI COMPUTERIZZATI
- ISOLE INFORMATIVE SELF SERVICE
- BIGLIETTERIE SELF SERVICE E PORTATILI

bellomi

telecomunicazioni

37135 VERONA
Via A. Fleming, 13/A
Tel. 045-500166
Telex 481801 TEBELL



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

Agente raccomandatorio di tutte le Compagnie Armatoriali Sovietiche nel porto di Ravenna

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

ASADCO LINE — Servizio Full Containers con navi da 450 teus, con partenze decadali —

• da Ravenna per Zhdanov (U.R.S.S.) con merci dell'interscambio italo-sovietico —

• da Ravenna per Poti (U.R.S.S.) in transito per Djulfa/Teheran (Iran) e Kabul (Afghanistan) —

ADMED 1 LINE — Servizio Full Containers e groupage con navi da 450 teus con partenze decadali —

• da Ravenna per Pireo - Beirut - Lattakia - Tartous —

ADMED 2 LINE — Servizio Full Containers e groupage con navi da 180 teus con partenze quindicinali —

• da Ravenna per Pireo - Limassol - Tripoli (Libano) - Mersin (transito per Iran/Iraq) —

ITAZOV LINE — Servizio convenzionale per l'interscambio italo-sovietico di impiantistica, macchinari e merci varie in genere.

• Partenze decadali da Ravenna per Zhdanov (U.R.S.S.) —

ITAZOV RO-RO LINE: — Servizio convenzionale per l'interscambio italo-sovietico di rotabili, impiantistica e merci varie in genere.

• Partenze quindicinali da Ravenna per Berdiansk (U.R.S.S.) —

MEDITERRANEAN-CASPIAN SEA LINE — Servizio convenzionale —

• Partenze quindicinali da Ravenna via U.R.S.S./Mar Caspio per Djulfa - Astara - Bandar Anzali - Now Shahr (Iran) —

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

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

Giulio Bencini, coordinatore Pci per i trasporti urbani e regionali

Nelle aree urbane l'obiettivo è il 70% degli spostamenti al trasporto pubblico

Nei documenti preparatori della II Conferenza del Pci viene posto il problema del trasporto nelle aree urbane come «grande emergenza nazionale»: cosa si intende affermare? Lo chiediamo a Giulio Bencini, coordinatore del Gruppo nazionale di lavoro del Pci per i trasporti urbani e regionali.

È in atto nelle aree urbane una preoccupante accelerazione dei processi di peggioramento della qualità della vita dei cittadini, di degrado del patrimonio artistico-culturale, di devastazione dell'ambiente. Le politiche errate intervenute per lunghi anni sul terreno urbanistico, dei trasporti e dei servizi, e nel modo stesso di costruire le città, hanno già provocato congestione, inquinamento, emarginazione. E tale processo viene oggi reso più drammatico da una congestione da traffico intollerabile - una forma di «semplicità» permanente con cui sono costretti a convivere i cittadini - congestione prodotta dal dilagare della motorizzazione privata e dalla progressiva emarginazione del trasporto pubblico.

Vi sono caratteristiche nuove nella «congestione da traffico»?

Si registra un incremento dell'uso del mezzo pubblico ed un contemporaneo massiccio aumento delle automobili circolanti. Aumenta l'esigenza di mobilità non determinata da motivi di studio e di lavoro, ma in funzione dello sviluppo dei rapporti sociali, della necessità di aumentare le possibilità di comunicazione tra gli individui, della ricerca di nuovi elementi di convivenza tra persone, di un nuovo modo di «usare» le città ed i loro centri storici: ciò ha determinato un aumento della mobilità pedonale e lo sviluppo dell'uso delle due ruote, ma anche un progressivo diffondersi degli spostamenti nell'intero arco della giornata. La stessa mobilità «da lavoro» sta mutando profondamente a seguito dello sviluppo delle attività terziarie e del conseguente incremento di spostamenti operativi, che determinano un traffico intenso praticamente in tutte le ore della giornata. Per la positiva riduzione della popolazione nelle grandi città accompagnandosi ad un massiccio incremento di quella dei comuni limitrofi, determina nuovi fenomeni di pendolarismo verso i grandi centri e un uso rilevante dell'auto privata, come conseguenza della inadeguatezza del trasporto pubblico interurbano e della assenza di uno sviluppo programmato per residenze, attività produttive e servizi nell'area metropolitana.



Quali sono le scelte più immediate per modificare tale situazione?

L'obiettivo più immediato è quello di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità e ad un diverso uso della città. Ciò non significa soltanto attuare provvedimenti di traffico e costruire nuove infrastrutture, ma anche lavorare con l'entusiasmo e l'efficienza per modificare progressivamente l'orientamento dei cittadini per superare l'uso distorto dell'auto privata: creando, come è necessario, alternative, ma anche pretendendo il rigoroso rispetto della città e delle sue regole. Occorre tener conto che i problemi del traffico hanno pesanti ripercussioni sull'uso e la vivibilità del

le città, nelle quali diviene sempre più difficile per i cittadini non motorizzati, dagli anziani ai bambini dai portatori di handicap ai semplici pedoni o ciclisti, far valere il proprio diritto a muoversi, a fruire della città senza il rischio di finire sotto le ruote motorizzate. Una attenzione nuova deve essere, altresì, assicurata all'adeguamento dei servizi di trasporto pubblico alle peculiari esigenze delle utenti - donne in termini di orari, qualità dei servizi di supporto, garanzie di sicurezza negli spostamenti. Molto positivo va considerato l'estendersi dei provvedimenti di «chiusura dei centri storici alle auto», conquistati in molte città a seguito di iniziative di massa che hanno visto protagonisti - insieme al Pci - forze culturali, ambientaliste, sociali, e in particolare i giovani. Oggi occorre proporre una ulteriore fase di iniziative per conquistare, in via immediata, una nuova organizzazione del sistema di trasporto pubblico di adduzione alle zone pedonizzate, misure per orientare il traffico su direttrici alternative rispetto ai centri (tangenziali ecc.), interventi di arredo urbano, di illuminazione, di pulizia e vigilanza contro ogni forma di degrado e di violenza, promozione di iniziative culturali, sportive e del tempo libero, organizza-

zione di un sistema di piste ciclabili, superamento di barriere architettoniche.

La Conferenza si propone traguardi più ambiziosi di trasformazione del sistema dei trasporti?

Ci proponiamo un obiettivo ambizioso assicurare progressivamente al trasporto pubblico oltre il 70% degli spostamenti che avvengono nelle aree urbane, come avviene in altri paesi europei. Per realizzare tale obiettivo, chiediamo che il nuovo governo proceda nella attuazione del Piano generale dei trasporti, che considera la mobilità nelle grandi aree metropolitane come una grande priorità nazionale, e destini allo sviluppo del trasporto pubblico massicci finanziamenti statali. Sul piano regionale e locale, proponiamo la realizzazione di «sistemi integrati di trasporto» di aree, fortemente innovativi e basati sulla intermodalità che facciano perno sullo sviluppo di una ampia rete di trasporto su rotaia, accodata con i servizi pubblici su gomma (bus, taxi) e, attraverso un sistema di parcheggio, con le auto private ed i veicoli a due ruote. Ciò richiede, ovviamente, che non si proceda allo smantellamento delle linee «secondarie» delle Fs, si ristrutturino le ferrovie in concessione integrandole nel sistema ferroviario o regionale,

si stipulino intese fra Stato, Enti locali e società concessionarie per la realizzazione di un sistema viario integrato respingendo gli attuali progetti faraonici, si assicurino finanziamenti per i trasporti locali, i metrò i parcheggi, la riorganizzazione del trasporto merci.

Si concretano le proposte del Pci con le scelte del governo dipartito?

Le scelte del governo Goria e l'assenza di iniziative adeguate da parte delle giunte di pentapartito hanno determinato una grave arretratezza nelle scelte di politica dei trasporti in due direzioni fondamentali: 1) determinando un processo di accentramento dei poteri locali da parte del governo ed una frantumazione degli interventi da parte dei diversi ministri, 2) realizzando una drastica riduzione della spesa per il trasporto pubblico ed un massiccio rilancio degli investimenti per autostrade e grande viabilità. Neppure la presenza di un ministro per le aree urbane - che evidenzia questa grande questione nazionale a lungo ignorata dal governo - è finora servita a dare maggiore forza al sistema delle autonomie e ad impegnare maggiori risorse in una grande opera di risanamento e sviluppo. Al contrario, i primi provvedimenti presentati - pure assumendo talune impostazioni degli enti locali - tendono a creare una nuova autorità governativa - accanto al ministro dei Trasporti - che amplia i propri poteri a spese del sistema delle autonomie. E una linea che intendiamo contrastare, promuovendo forme nuove di unificazione degli interventi in materia di trasporti, superando le leggi di spesa per settore al fine di realizzare un sistema unitario di finanziamento per il trasporto locale, imperniato su una trasformata legge 151; realizzando accordi di programma tra Stato ed Enti locali lavorando alla unificazione delle autorità decisionali nelle aree metropolitane, garantendone il carattere democratico ed elettivo.



- Costruzioni stradali
- Costruzioni ferroviarie
- Costruzioni idrauliche
- Metanodotti

- Produzione conglomerati bituminosi
- Produzione conglomerati cementizi

COESTRA S.p.A. FIRENZE

CO.E.STRA, S.p.A. cap. sociale L. 2.100.000.000 int. vers.
 Direzione e Uffici: Piazza Edison 18/19 - Firenze
 Telef. 055/580669 - 10 Linee R.A.
 Telex 573331 SETAFI I
 Telefax 573980

Si intensifica l'impegno Ansaldo trasporti sul mercato estero

Ansaldo Trasporti fornisce sistemi elettrici di trasporto «chiavi in mano», e main contractor, project manager e system engineer, inoltre, studia, progetta e realizza equipaggiamenti elettrici completi per veicoli ed impianti per trasporto ferroviario, suburbano e metropolitano.

Ricerca, sviluppo, progettazione innovativa sono alla base dell'attività dell'azienda sia in campo elettromeccanico che elettronico.

La Direzione Generale e la sede operativa sono a Napoli. Altre sedi sono a Milano e Genova.

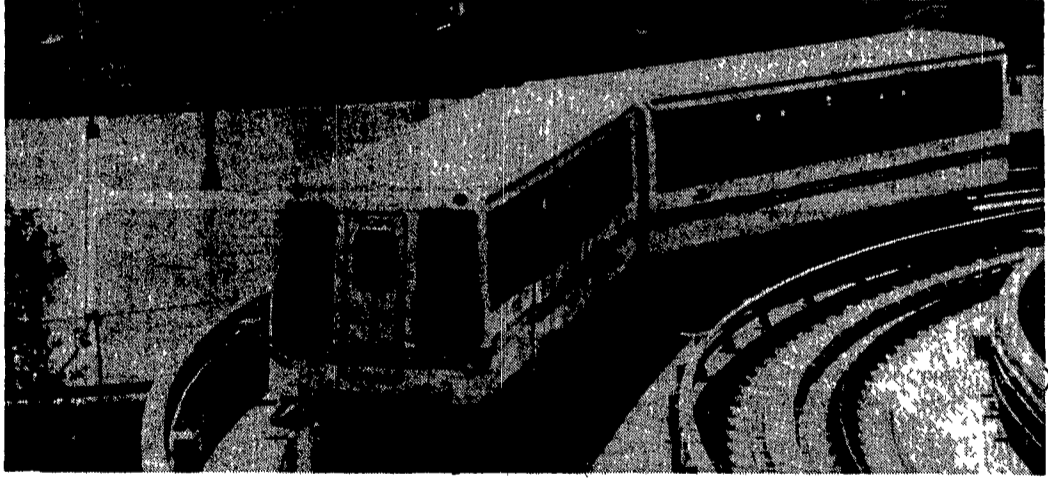
L'organico di Ansaldo Trasporti si compone di circa 2000 addetti.

Ansaldo Trasporti controlla, inoltre, le società:

- Transystem - Milano. Attività pianificazione dei trasporti, progettazione di esercizio ferroviario e di sistemi, modelli matematici e sistemi

informativi

- Transcontrol Corp. - New York. Attività forniture e servizi per l'industria ferroviaria e del trasporto urbano e suburbano.
- Alcune delle più recenti realizzazioni ed acquisizioni:
 - Dorale Sarda (Italia): elettrificazione (25 kV-50 Hz), segnalamento, automazione e veicoli.
 - Metropolitana di Genova: fornitura «turn-key» dell'intero sistema di trasporto.
 - Metropolitana di Napoli: «main contracting» per la fornitura di impianti fissi e materiale rotabile.
 - Linea Tramviaria Rapida di Napoli: fornitura «turn-key» dell'intero sistema di trasporto.
 - Metropolitana di Milano e Roma: veicoli e sistemi di alimentazione e segnalamento.
 - Linea Città del Messico (Messico): elettrici-



cazione di 400 Km di linea

- Linea Sousse-Monastir-Mehdia (Tunisia): elettrificazione della prima e seconda tratta del «Metro léger du Sahel».
- Linea Caracas-Seo Luis (Brasile): sistema di segnalamento con ponte radio per 900 km di linea.
- Linea Surabaya-Kertosono (Indonesia): impianto di segnalamento costituito da apparati di controllo centralizzato del traffico per 12 stazioni (73 km).
- U.S.A.: impianti di segnalamento per le linee di
 - Staten Island
 - Boston Blue line
 - Los Angeles-Long Beach

Negli ultimi anni sono state prodotte oltre 3000 locomotive, più di 600 veicoli per metropolitane e ferrovie regionali, oltre 700 tram e metropolitane leggere, oltre 3300 filobus.

Sono stati installati sistemi di segnalamento su oltre 3000 km di linea e circa 1500 MW di potenza su reti di alimentazione.

Accordi internazionali

- Mitsubishi (Giappone): accordo sull'utilizzo delle nuove tecnologie di raffreddamento al freon in azionamenti a GTO per veicoli di trazione leggera e pesante.
- GEC Transportation projects (Inghilterra): consociata della General Electric inglese accordo di integrazione tecnologica per la realizzazione di sistemi elettrificati di trasporto sia urbano che ferroviario.
- Cariche sociali: Presidente Giovanni NOBILE, Amministratore Delegato Emilio MARAINI, Direttore Generale Francesco GRANITO, Condirettore Generale Alberto ROSANIA.

Ansaldo Trasporti e UTDC (Urban Transportation Development Corporation), società canadese leader nella tecnologia dei trasporti urbani automatizzati, hanno firmato recentemente un accordo di collaborazione che consentirà ad Ansaldo Trasporti di proporre in esclusiva sul mercato italiano un sistema di trasporto urbano automatizzato denominato «People mover». Sui mercati esteri l'accordo prevede la possibilità di interventi congiunti.

Basato sulla tecnologia d'avanguardia maturata in UTDC in 10 anni di ricerca e sviluppo e sulla esperienza di installazioni in Canada e negli USA, il sistema «People mover» permette di risolvere i problemi di traffico tipici dei centri urbani garantendo il trasporto di un alto numero di passeggeri laddove non sia possibile e conveniente utilizzare sistemi di tipo convenzionale.

Le due società, in base all'accordo, collaboreranno per gli ulteriori sviluppi del sistema, integrando le rispettive esperienze, maturate da UTDC per la parte meccanica e da Ansaldo

Trasporti per la parte elettrica

Caratteristiche principali del sistema

- People mover:
 - Flessibilità nella progettazione
 - Rapidità nella realizzazione dell'opera
 - Opere civili contenute in quanto le vetture sono più piccole e leggere per cui si richiedono tunnel di diametro ridotto e viadotti con un minor numero di piloni
 - Manutenzione ridotta
 - Le vetture sono azionate da un motore lineare ad induzione privo di parti rotanti. La spinta al veicolo non viene fornita dal moto trasmesso alle ruote attraverso ingranaggi ma direttamente da un'azione elettromagnetica trainante.
- Una parte del motore è sul veicolo ed una parte, rappresentata da una semplice parte metallica, è fissata a terra fra i binari.
- In fase di frenatura il motore agisce da freno a recupero di energia che può essere utilizzata da altri veicoli di linea.
- Grazie alle caratteristiche strutturali del mo-

motore il pianale della carrozza risulta fortemente ribassato a tutto vantaggio dell'accesso dei passeggeri sulle vetture.

La mancanza di trasmissione del moto, attraverso organi meccanici consente di impiegare carrelli di sostegno ad assi indipendenti con raggi di curvatura estremamente ridotti il che consente l'impegno del sistema in centri urbani complessi.

- Il sistema di azionazione è estremamente sofisticato e consente il funzionamento, in piena sicurezza, senza il guidatore a bordo, nonché un cadenzamento strettissimo di convogli con un intervallo minimo di 45". Esso consente inoltre, la possibilità di adeguare in tempo breve il numero di veicoli circolanti ai picchi di domanda.

Attualmente il «People mover» è in funzione a Detroit (USA), Vancouver e Toronto (Canada) su oltre 33 km di linea.

Altri recenti accordi ed acquisizioni Ansaldo Trasporti in campo internazionale



MITSUBISHI: accordo sull'utilizzo delle nuove tecnologie di raffreddamento al freon in azionamenti a GTO per veicoli di trazione leggera e pesante.

GEC Transportation Projects, consociata della General Electric inglese accordo di integrazione tecnologica per la realizzazione di sistemi elettrificati di trasporto sia urbano che ferroviario.

TRANSCONTROL (USA): acquisizione della maggioranza azionaria dell'azienda operante nel settore delle forniture e servizi per l'industria ferroviaria e del trasporto urbano e suburbano, al fine di poter accedere al promettente mercato americano dei trasporti elettrificati.

La collaborazione ha già dato risultati positivi con interessanti acquisizioni di ordini nel campo del segnalamento grazie anche al management.

Transcontrol, in cui Ansaldo Trasporti ripone la massima fiducia e che ritiene indispensabile per poter proseguire l'azione intrapresa.

Licia Perelli, coordinatrice commissione Trasporti

«Muoversi in libertà»

Rivolgiamo alcune domande a Licia Perelli, coordinatrice della commissione Trasporti del Pci.

Potrebbe dirci se dall'assemblea delle lavoratrici dei trasporti che avete appena svolto, è venuto un contributo nuovo al dibattito in preparazione della Conferenza nazionale?

Credo che il contributo più importante, forse lo chiamerei il messaggio lanciato, è stato quello di dare voce all'utenza nella politica dei trasporti, partendo dalle donne, dalla loro differenza, come lavoratrici e come utenti. Nel dibattito è emerso con forza quanto profonda sia in questo settore la divisione sessuale del lavoro, che vede le donne, appena il 15% degli occupati, tutte concentrate negli uffici. Ma le lavoratrici intervenute hanno anche avanzato proposte precise di cambiamento del trasporto pubblico, della sua qualità, del suo ruolo come servizio sociale nell'organizzazione della vita nelle grandi città. Si sono intrecciate comunicazioni e interventi, di lavoratrici, di studiose, di docenti universitari e di rappresentanti dell'utenza: hanno denunciato le discriminazioni dirette e indirette che ancora escludono le donne dall'accesso a molte professioni, fra i piloti, i controllori di volo, gli addetti alla manutenzione in tutti i settori, ma hanno denunciato anche le distorsioni e le inadeguatezze dell'attuale sistema dei trasporti che ha penalizzato soprattutto le ferrovie, dove ancora, come hanno sottolineato molte lavoratrici intervenute, è ben lontana l'attuazione della riforma. I grandi interessi economici, le tangenti, le lottizzazioni intorno ad una spesa che assorbe quasi un terzo del reddito nazionale, hanno prevalso sui bisogni sociali, hanno condizionato scelte e modo di vivere. Si è sentito il bisogno di dire basta a tutto questo, e di organizzare la forza nella società per affermare



nuovi valori e nuove scelte.

«Muoversi in libertà». Era il titolo della vostra assemblea, cosa volevate affermare?

Volevamo innanzitutto far emergere una contraddizione nel nostro modo di vivere che paghiamo ogni giorno: fra il bisogno crescente di muoversi in libertà come e quando vogliamo, di avere spazi per noi, di respirare aria pulita, e il peggioramento delle condizioni di mobilità, di spazio, di inquinamento, a causa di una automobilitazione forzata di massa incontrollabile, nelle città e nelle autostrade dove muoiono ogni anno oltre 10.000 persone. Abbiamo parlato di «automobilitazione forzata», perché ogni giorno siamo costretti a trovare una risposta individuale alle nostre diverse esigenze di mobilità per l'inadeguatezza del trasporto pubblico e collettivo. Siamo costrette come donne a ricorrere all'auto per la mancanza nella grande città di un trasporto flessibile, che risponda anche ai bisogni di dover gestire mille lavori e

mille tempi diversi per la produzione, la cura, i servizi, le relazioni sociali, oppure per il persistere di barriere architettoniche che ostacolano la mobilità nei mezzi pubblici, non solo per gli handicappati, ma anche per la donna che porta una carrozzina con dei pacchi a mano, o per l'anziano o chiunque non sia in condizione di salire i gradini troppo alti di tutti i mezzi di trasporto pubblici.

Ma esiste una differenza fra uomo e donna nella domanda di mobilità che presuppone una politica qualitativamente diversa dal sistema dei trasporti e dell'organizzazione degli spazi?

Dati aggiornati e disaggregati per sesso della domanda di mobilità non esistono. Vi sono alcune ricerche. La più recente risale all'85, è del Censis. Da questa ricerca emerge che il 47% delle persone che si spostano nelle aree metropolitane, lo fanno per motivi diversi dal lavoro, per la famiglia, per il tempo libero, per le relazioni sociali. Questo tipo

di domanda, delle donne principalmente, è imprevedibile e determina un flusso continuo del traffico, non più «a punte» come in passato. Nell'80% dei casi questa mobilità è soddisfatta dall'uso privato dell'automobile. E in crescita anche il pendolarismo, in particolare nelle grandi città del Nord, con una forte presenza di lavoratrici. Ma solo il 50% dei pendolari usa il mezzo pubblico per l'inadeguatezza dei collegamenti extraurbani.

Quali alternative di trasporto avete proposto per questa domanda di mobilità?

Abbiamo definito le nostre proposte in un progetto di azioni positive per le lavoratrici e per gli utenti. Con le proposte di azioni positive per l'utenza ci proponiamo innanzitutto il rilancio del trasporto pubblico su ferro, come servizio sociale. Ciò presuppone una politica di potenziamento e non di riduzione della rete, come governo e Ente Fs stanno facendo, delle ferrovie secondarie a livello regionale e urbano. Per qualificazione del trasporto come servizio, intendiamo anche un sistema di servizi integrati nei vari modi di trasporto che rispondono anche all'utenza femminile. Abbiamo presentato al Senato, a questo scopo, una proposta di legge per la costituzione di centri di sosta, nursery per i treni, le stazioni, gli aeroporti, i porti e le autostrade. Ma la nostra attenzione è rivolta anche a quelli che vogliono muoversi a piedi e in bicicletta: una domanda nuova che sale dai giovani e dalle donne e a cui attribuiamo un valore rilevante. Per favorire la pedonalizzazione e la ciclabilità proponiamo come prioritario il recupero dei centri storici: una rete di piste ciclabili; piani di parcheggio; un sistema di trasporto a supporto dei pedoni e della bici. Pensiamo anche alla riorganizzazione di un trasporto flessibile nelle grandi città con un uso

nuovo del servizio taxi integrato con il trasporto pubblico. Infine abbiamo fatto proposte per l'abbattimento delle barriere architettoniche, per mezzi di trasporto non inquinanti, per accrescere la sicurezza dei cittadini, contro i pericoli di una violenza diffusa nei luoghi pubblici.

E per le lavoratrici quali sono i progetti di azioni positive discusse nell'assemblea?

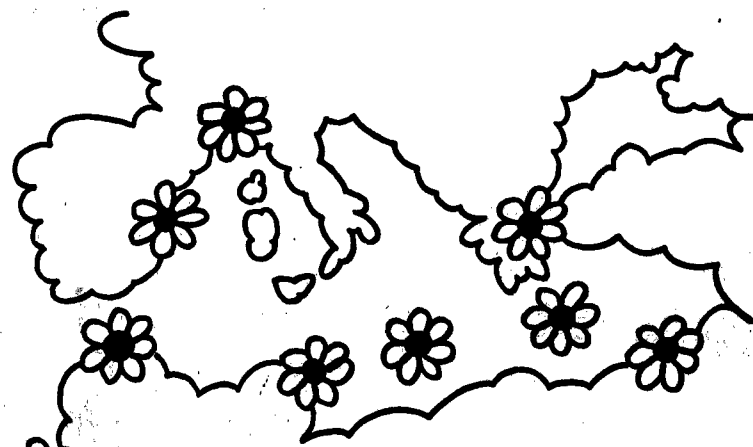
Per le lavoratrici ci proponiamo fra le altre cose di ottenere un «osservatorio» presso il ministero dei Trasporti. Intendiamo inoltre avviare iniziative politiche a vari livelli per eliminare le discriminazioni dirette ancora esistenti (come i limiti di altezza per l'accesso al ruolo di conduttore, di macchinista nelle ferrovie e autista nelle aziende di trasporto urbano). Proponiamo progetti di azioni positive per la formazione e per l'avvio di esperimenti pilota per ridisegnare nuove aree di occupazione femminile, dove più forte è l'impatto con l'innovazione tecnologica.

Come pensate di realizzare queste proposte dal momento che con il governo precedente sono stati aumentati i finanziamenti per le autostrade ma sono stati ridotti quelli per le ferrovie e il trasporto urbano e sono previste riduzioni massicce di occupati nelle ferrovie e nei settori in via di ristrutturazione come l'autotrasporto e i porti?

Sappiamo che non sarà facile strappare anche un piccolo risultato di tutte le proposte che avanziamo. Non sarà facile perché gli interessi economici in gioco in questo settore sono enormi. Per queste ragioni riteniamo indispensabile un'alleanza sociale fra utenti e lavoratrici, fra donne e uomini, fra tutti coloro che vogliono cambiare il lavoro e insieme il ruolo e la qualità dei servizi.

CROCIERE IN FIORE

CROCIERE DI PRIMAVERA NEL MEDITERRANEO



La Nuova
T/N Eugenio Costa

BALEARI-SPAGNA
4 giorni da Genova - part.: 23/4
Palma di Maiorca - Ibiza - Barcellona

GRECIA CLASSICA
7 giorni da Genova - part.: 27/4
Katakolon - Pireo - Rodi - Kithera

SPAGNA-MAROCCO-CANARIE-MADERA
10 giorni da Genova - part.: 4/5, 24/5

EGITTO-ISRAELE-CIPRO-GRECIA
10 giorni da Genova - part.: 14/5, 11/6, 21/6

T/N **Enrico Costa**

TUNISIA-MALTA
5 giorni da Genova
part.: 23/4, 28/5
Capri - Tunisi - Malta

SPAGNA-BALEARI-TUNISIA
6 giorni da Genova
part.: 2/5
Barcellona - Ibiza - Palma di Maiorca - Tunisi - Porto Cervo

SPAGNA-COSTA AZZURRA
3 giorni da Genova
part.: 8/5
Barcellona - St Tropez

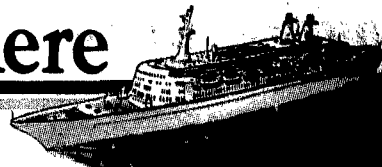
SPAGNA - BALEARI - TUNISIA - MALTA
6 giorni da Genova
part.: 15/5
Barcellona - Palma di Maiorca - Tunisi - Malta

GRECIA CLASSICA
7 giorni da Genova
part.: 21/5, 5/6
Pireo - Mykonos - Santorini - Katakolon

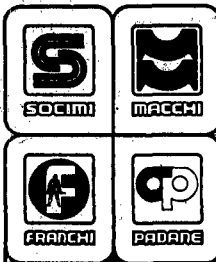
Quote a partire da Lit. 320.000

CostaCrociere

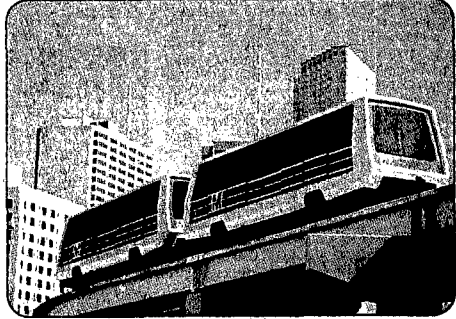
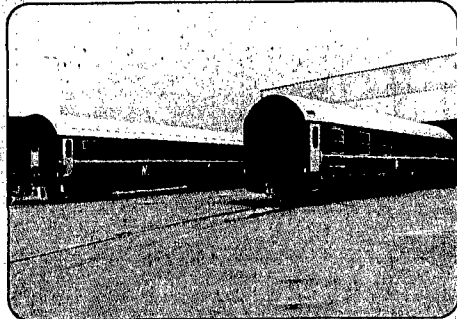
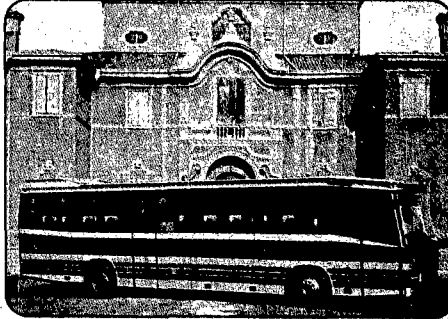
Le grandi crociere.



il gruppo industriale italiano



al completo servizio dei trasporti



- locomotive
- elettrotreni
- automotrici
- carrozze
- carrelli
- componenti

- metropolitane
- light rail vehicles
- tram
- people mover

- autobus: urbani, suburbani ed interurbani normali e articolati
- filobus: normali e articolati

- autobus gran turismo
- autobus regionali

GRUPPO
SOCIMI

Direzione e Uffici: 20156 Milano - via Varesina, 115 - Tel. 02/3009.1 - Telefax: 02/30.85.161 - Telex 323564 Socimi I
Stabilimenti: Arluno/Milano - Binasco/Milano - Brescia - Modena - Sassari - Varese