

Al processo Ippolito

Oggi si parla dell'affare delle casette per l'Euratom

Aranno interrogati costruttori degli alloggi per i tecnici di Ispra presi in fitto al CNEN per trecento milioni

Gli industriali milanesi Luigi Suvini e Mario Guffanti, accusati di peculato aggravato in concorso con l'ex segretario generale del CNEN, prof. Felice Ippolito, saranno interrogati oggi. Sono i costruttori delle casette messe a disposizione di tecnici stranieri dell'Euratom. Stando al capo di imputazione, essi sarebbero stati favoriti da Ippolito oltre il limite del lecito. Il CNEN, prendendo in affitto cento casette, avrebbe infatti perso circa 200 milioni. Forse non oggi, ma certamente durante l'interrogatorio del ministro Colombo, tornano alle cento casette prefabbricate vi sarà battuto il prof. Ippolito è stato infatti accusato di peculato in relazione a questa operazione, che fu iscritta invece l'iniziativa dell'on. Emilio Colombo, ex ministro dell'Industria e presidente del CNEN.

Il prof. Ippolito ha già spiegato che l'Italia si era impegnata, fin dal 1959, a dare in affitto ai tecnici dell'Euratom gli alloggi necessari, ma che, a causa del ritardo col quale il parlamento aveva notificato questo accordo, nel 1961 non era ancora disponibile un solo locale. Poiché l'Euratom avrebbe, fu necessario provvedere immediatamente, e Ippolito venne incaricato di risolvere « a tutti i costi » il difficile problema.

Il 18 gennaio 1961 l'ex segretario generale del CNEN presentò al ministro Colombo un appunto con il quale proponeva la fabbricazione delle casette. L'on. Colombo approvò. Dieci giorni dopo, il prof. Ippolito presentò al ministro una seconda proposta: prendere in fitto le casette ad un canone di 300 milioni per sei anni. L'on. Colombo approvò. Il 25 marzo 1961, l'on. Colombo, parlando ai membri della commissione direttiva del CNEN, si attribuì la paternità di tutta la vicenda. Lo prova il verbale di quella riunione, nel quale è testualmente scritto: « Il presidente (ministro Emilio Colombo) comunica che, con propri decreti n. 24 e n. 25 data 28 gennaio 1961, ha autorizzato l'affitto per un periodo di sei anni di alloggi (di cui 50 in località occhio Trevisano e 50 in comune di Besoddo, località della dai responsabili dell'Euratom di intesa con il CNEN, che saranno messi a disposizione del personale entro il 31 maggio 1961, ed è stato preso anche in fitto per due anni (decreti n. 29 del 28 gennaio '61) l'Albergo Palace in Varese, costituito da n. 120 stanze per ospitare altro personale in conguaglio del Centro comune di ricerca (ISRA) ». Nonostante tale precisa comunicazione del ministro dell'Industria e presidente del CNEN, Felice Ippolito è stato accusato di peculato in relazione all'acquisto dei cento alloggi prefabbricati e allo stesso reato sono stati accusati gli ingg. Suvini e Guffanti.

Secondo l'accusa l'ex segretario generale del CNEN avrebbe voluto favorire i costruttori, permettendo loro di edificare le casette con soldi dell'affitto, interesse versati in anticipo dal CNEN. Ippolito ha già risposto all'imputazione: fu il CNEN a firmare i mandati di pagamento. Spetta ad altri stabilire se « l'operazione alloggi » fu fatta con gli interessi del CNEN o fu resa necessaria dagli accordi con l'Euratom. E' certo, comunque, che non può essere addebitato al prof. Ippolito la costruzione dei cento alloggi prefabbricati e di quegli episodi che, se costituiscono reato, devono essere contestati al ministro. La stessa cosa bisogna dire per l'affitto dell'Albergo Palace, per il quale, stando sempre all'accusa, fu versato un canone eccessivo: la costruzione di alloggi prefabbricati e di quegli episodi che, se costituiscono reato, devono essere contestati al ministro. La stessa cosa bisogna dire per l'affitto dell'Albergo Palace, per il quale, stando sempre all'accusa, fu versato un canone eccessivo: la costruzione di alloggi prefabbricati e di quegli episodi che, se costituiscono reato, devono essere contestati al ministro.

Andrea Barberi

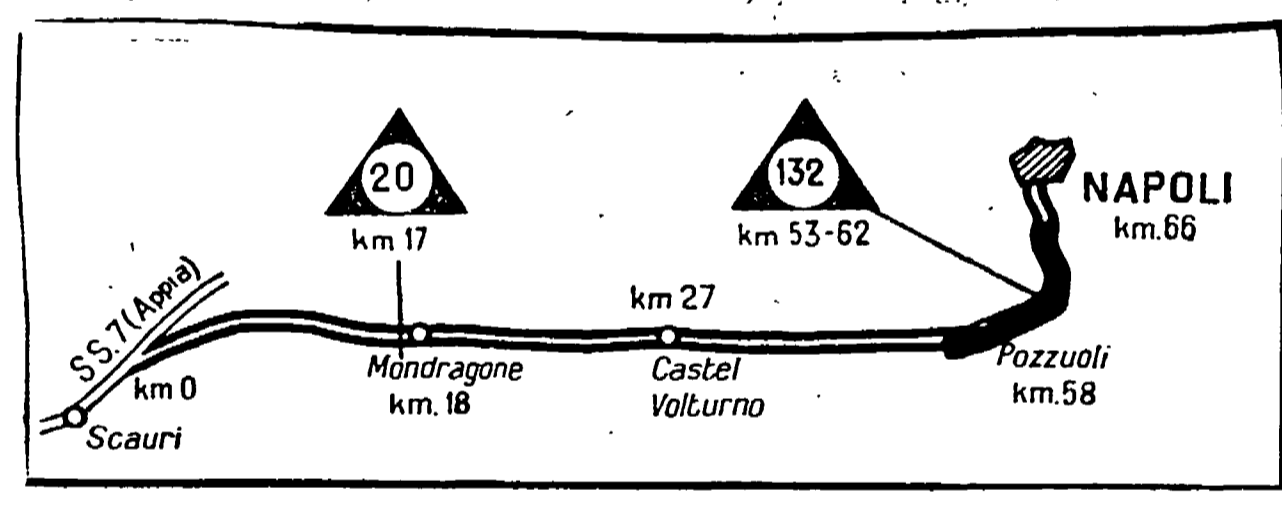


Inchiesta a cura di ENNIO SIMEONE e DARIO NATOLI

NAPOLI: l'autostrada che scoppia

Le terribili tre ore dei « pendolari » delle vacanze

NAPOLI, giugno. Uscire da Napoli da una città piena di « strozzature » e di ingorghi, significa, in un giorno festivo, impiegare almeno due ore. Per chi, la domenica, monta in « 600 » con moglie e figli per andare al bagno, i problemi e gli ostacoli da superare sono enormi. Anche se non lo sa, è un « pendolare » del turismo: torna a casa in serata, e, sia l'andata che la sosta balneare, il ritorno, sono imprese titaniche. Un'ora per arrivare alla autostrada, la Napoli-Salerno, la via che sostiene in condizioni assurde, il triplo del traffico dell'autostrada Napoli-Roma. Si comincia a fermarsi nelle strade che portano alla piazza della Stazione: di lì, per passare all'entrata principale, quattro o cinque chilometri di traffico in vari sensi. E infine, quando si avvistano le moderne strutture della stazione d'ingresso all'autostrada, si avvista pure il tappeto di tetti d'automobile che bruciano sotto il sole, in attesa del pagamento del pedaggio. Cinque valichi d'ingresso, migliaia di auto in attesa, migliaia di biglietti, di monete, di conti. La società dell'autostrada non riesce ad spostare il momento dei pagamenti alle uscite: tutti pagano all'entrata, e tutti attendono per ore. Su una corsia, dove possono transitare a senso due auto affiancate, priva dello spazio per la sosta di emergenza (ci sono solo piazzole, e la striscia gialla delimita non più di trenta centimetri di spazio) il « pendolare » inizia il viaggio verso il mare. I più vicini sono quelli di Torre Annunziata e di Torre del Greco, ma si riferisce di solito arrivare fino a Vieste, Equise, se non più oltre nella penisola sorrentina.



Anche la Domitiana, come l'Aurelia, ha i suoi « punti neri », spesso là dove non sarebbe immaginabile: come al km. 17, all'altezza dei moderni velocissimi rettilinei di Mondragone. Ma il vero nodo che strozza l'arteria è nelle tormentate curve tra Pozzuoli e Napoli, percorse da un traffico intenso e misto. Da anni si parla di « raddrizzare » la Domitiana dopo il km. 53: ma si continua a morire, senza che alcun progetto prenda corpo

Poliziotti finti Per controllare 191.000 chilometri di strade la Polizia stradale dispone di 7.000 uomini. Considerando — sulla base di un sondaggio — che solo un terzo di essi può essere effettivamente in servizio, si calcola che ogni chilometro pattugliato deve essere composto di almeno due unità, se ne creava che sulle strade si trovano a questo accorciamento: nei punti più delicati vengono collocate delle « zone di polizia ». Prima che l'automobilista si possa rendere conto del trucco ha già rallentato. Eppoi, quello che si può dire è un « overbook » anche questo un mezzo di sicurezza sulle strade.

Enormi file che riducono ancora più la carreggiata, è uno spallatoio, il « pendolare » può finalmente fare il bagno con la famiglia. Dal momento in cui è uscito di casa sono passate circa 3 ore di fatica, di caldo, di eccitazione ansiosa. Il ritorno non sarà migliore, quando sull'autostrada della morte (i cui incassi sono fra i più alti d'Europa) comincerà a tramontare il sole.

Eleonora Puntillo Nella puntata conclusiva: Chi paga per le colpe della strada La strozzatura di Ventimiglia

6 capi d'accusa

- 1) Inadeguato dimensionamento delle caratteristiche geometriche delle strade (larghezza delle corsie, curve irregolari, allargamenti in curva); 37%
2) Mancanza di adeguata regolazione del traffico stradale (deficienze della segnaletica, ecc.); 24,5%
3) Inadeguatezza dei margini stradali in funzione delle caratteristiche del traffico (mancanza di piste ciclabili, di marciapiedi, di barriere di sicurezza); 12,5%
4) Deficienza della pavimentazione (soprattutto mancanza della pavimentazione antiscivolo, ecc.); 10%
5) Mancanza di razionale organizzazione delle intersezioni stradali (canalizzazione, corsie di accelerazione e decelerazione); 8%
6) Inadeguata separazione del traffico veloce da quello lento (attraversamento degli abitati, mancanza di vie rapide di transito, ecc.); 8%.

SICILIA: il coraggio di viaggiare

Sotto la maschera d'asfalto la « rotabile » dei Borboni

Processo alla strada? Per la Sicilia sarebbe più esatto dire: processo alle « trazzere », o, al più, alle rotabili. Il fatto è che, come anche un recente studio dell'Unione regionale delle Camere di commercio ha documentato, la rete stradale è impostata dal governo borbonico ed in parte realizzata fino al 1860, meno poche varianti e diramazioni, e con l'aggiunta del manto di asfalto, è quella stessa che oggi percorrono le nostre automobili. Potrà sembrare un paradosso, ma è così: per parlare di politica stradale in Sicilia bisogna, per i primi, e ai primi, prima, e ai vicini illuminati del '700, poi. Questi sono gli unici riferimenti di qualche importanza. Dei sistemi stradali dell'antichità non è restato nulla, anche perché, per esempio, ai tempi dei romani e ancora per molti secoli dopo, il problema delle comunicazioni interne non sussisteva, dato che alle strade si sostituisce la navigazione di piccolo cabotaggio. Poi, appunto un paio di secoli fa, e soltanto allora, il problema di creare una rete viaria veloce cominciò finalmente a porsi in termini concreti. Nel 1777, in una aurea lettera che ha visto di recente nuova luce e nomea, il professor Vincenzo Emanuele Sergio ammetteva che « le spese bisognose per la struttura delle strade pubbliche del nostro regno esser debbono di una somma considerevole e in Sicilia bisogna che esse potessero, non debbono mai, di facilitare la esecuzione ».

Di autostade o superstrade è meglio non parlare. La situazione è questa: lo Stato, che finanzia o promette di finanziare la rete viaria fino a Reggio Calabria, passato lo stretto ignora i suoi doveri e ritiene di cavarsela con un ridicolo contributo del 2% a tutte le spese che invece dovrebbero essere sopportate dalla Regione.

G. Frasca Polara

A Palma Campania come in un western

Sparatoria al mercato: sette feriti

Dalla nostra redazione NAPOLI, 24. Alle prime luci dell'alba di oggi, quando i primi venditori di frutta all'ingrosso sistemavano i loro banchi di vendita, nell'interno del mercato ortofruttorio di Palma Campania, due nuclei familiari si scontrarono, aggredendosi quasi a colpi di rancia e di bastone, quando le armi

hanno tacito per mancanza di munizioni. Sette feriti, di cui uno gravissimo, costituiscono il bilancio del cruento episodio che forma oggetto di accurate indagini.

I feriti — che sono stati ricoverati presso gli ospedali cittadini — sono: i fratelli Antonio e Biagio Ferrarà, rispettivamente di 22 e 21 anni; Carlo Rubinacci di 60 anni; i suoi figli Alfonso e Candido, rispettivamente di 20 e 23 an-

cinati i Rubinacci, chiedendo di intervenire presso Gen. Quando sono finite le munizioni sono bastati, nonostante qualcuno fosse ferito, dai rispettivi nascondigli, aggredendosi a colpi di rancia e di bastone, spaggiati, i carabinieri tre persone nel frattempo accorsi sul posto. Quando sono stati i carabinieri, a terra sono andati i due nuclei familiari a giungere ad un colto di grave; gli altri, pur gron-

do sangue, tentavano di allontanarsi, ma sono stati accolti e cacciati agli altri partecipanti alla sparatoria viene compiuto con larghezza di mezzi e di uomini, ma finora ha dato scarso risultato. I carabinieri stanno anche indagando per stabilire se non siano altre e ben più gravi le cause che hanno scatenato il fatto.

Pier Luigi Gandini

Il risultato è, in poche parole, che di strade a scorrimento veloce non esiste, in Sicilia, che quel tronco di poche decine di chilometri che collega magnificamente Catania a Siracusa e che è stato preso dai complessi monopolistici privati (Edison, Raciem-ESO, ecc.) che hanno i loro stabilimenti nel polo di sviluppo industriale di Priolo-Augusta-Melilli.

Dal nostro inviato

REGGIO EMILIA, 24. Stanotte, senza interruzione, giovani comunisti e socialisti hanno vegliato accanto al cippo di Piazza Cavour, in onore dei caduti del luglio '60. Una bandiera tricolore e una bandiera rossa sono state spiegate sopra le immagini fotografiche delle cinque vittime del furore poliziesco, e altri fiori sono stati deposti sulle stuoie. Sono stati anche raccolti le firme di tutti coloro che si oppongono alla borbonica concezione che la polizia ha sempre ragione e può fare quello che vuole.

Le proteste sui luoghi di lavoro sono continuate anche quest'oggi. Spostamente in ogni fabbrica sono stati approvati, molto spesso all'unanimità, ordini del giorno che chiedono la condanna dei responsabili della strage. Dieci nuclei di sospensione del lavoro sono stati osservati a Campagne in municipio e nei cantieri edili: a Correggio i lavoratori della SICA hanno interrotto il lavoro per una ora e inviato una delegazione di operai per deporre fiori al cippo dei cinque caduti. Nella zona di Scandiano (che è il paese d'origine di una delle vittime, Marino Serrì) domani mattina i lavoratori sospenderanno l'attività per dieci minuti in tutti le fabbriche.

Impegno unitario

La segreteria provinciale del PSUP ha invitato tutti i democratici « a un comune impegno unitario e duramente a dare le istituzioni democratiche, a dare vita a quelle annunciate, combattere il malcostume e il trasformismo, colpire definitivamente ogni residuo fascista ».

Sdegno di una città

Non si è avuta, di recente, la scandalosa conclusione delle indagini sull'assassinio del giovane Ardizzone? La polizia, qualunque cosa accada, non si rimette in discussione. Per il P.M. Bandirali, semmai è giusto non soltanto ascoltare chi ha provocato la morte di cinque cittadini, ma chiarire una volta per tutte che l'uso delle armi contro la folla è lecito, poiché c'è un regolamento di P.S. del 1952 che ne dà forza.

Piero Campisi

Al processo

Comizio fascista del difensore del poliziotto Celani

MILANO, 24. « La polizia ebbe ragione di spuntare a Reggio Emilia perché questa « verità » dovrebbe essere ovvia e pacifica, rende tanto nervosi i suoi sostenitori, dal P.M. ai patroni del poliziotto. Invitato a far posto stamane all'apertura dell'udienza.

Impegno unitario

La segreteria provinciale del PSUP ha invitato tutti i democratici « a un comune impegno unitario e duramente a dare le istituzioni democratiche, a dare vita a quelle annunciate, combattere il malcostume e il trasformismo, colpire definitivamente ogni residuo fascista ».

Sdegno di una città

Non si è avuta, di recente, la scandalosa conclusione delle indagini sull'assassinio del giovane Ardizzone? La polizia, qualunque cosa accada, non si rimette in discussione. Per il P.M. Bandirali, semmai è giusto non soltanto ascoltare chi ha provocato la morte di cinque cittadini, ma chiarire una volta per tutte che l'uso delle armi contro la folla è lecito, poiché c'è un regolamento di P.S. del 1952 che ne dà forza.

Pier Luigi Gandini