

La parte civile ha fatto delle precise richieste

La Roche acquisterà le case di Seveso e risarcirà i danni?

Un comunicato degli avvocati che rappresentano i cittadini della zona inquinata - La società multinazionale sta «studiando» la risposta da dare

Dalla nostra redazione

MILANO, 20. «Incredibile a Seveso — La zona è in vendita». Questo il titolo a tutta pagina pubblicato da un giornale del pomeriggio che ha ripreso da un quotidiano del mattino la notizia che la Giavaudon La Roche intenderebbe acquistare le case e i terreni inquinati dalla diossina nella zona di Seveso.

Per accertare come stanno le cose ci siamo rivolti a due degli avvocati del collegio di parte civile del sindacato, l'avv. Ichino e il prof. Fecorella, i quali hanno dichiarato che non si tratta di un'offerta della Giavaudon La Roche ma di una serie di richieste avanzate dal collegio dei legali della Roche per il risarcimento dei danni subiti dai cittadini delle zone colpite dalla nube tossica.

Per una più precisa informazione pubblichiamo il testo di una nota diffusa dal collegio degli avvocati di parte civile: «Il collegio di parte civile del sindacato ha chiesto ai

legali della Roche che i danni alla popolazione da esso rappresentata siano risarciti secondo i seguenti criteri: 1) Danni alle cose: a) rispetto agli appartamenti, ogni proprietario potrà scegliere una di queste tre soluzioni: 1) pagamento da parte della Roche di un importo trimestrale come corrispettivo del mancato godimento dei locali; 2) cessione definitiva dei locali da parte del proprietario con riscossione del prezzo, definibile secondo il criterio del valore più costoso per la reintegrazione nella situazione precedente al 10 luglio; 3) pagamento da parte della Roche del valore di cui sopra, con la possibilità per il proprietario di scegliere dopo la vendita, se ritornare in possesso del proprio appartamento o cederlo definitivamente a garanzia, verrà iscritta potestà sull'immobile dell'importo data dal debitore.

b) Per l'arredamento, il vestiario, gli animali, il raccolto, ecc., si procederà ad una stima che sarà approvata dai tecnici per incasso: 1) no

stri interlocutori non fanno mai esplicito riferimento a questa società) acquisterà i mobili, ecc., per l'importo corrispondente a quello necessario per ricomprarli secondo i prezzi attuali.

2) Danni alla persona più danni morali: si procederà alla liquidazione in tre tempi: a) risarcimento immediato per i danni che si sono già manifestati e che sono stati accertati con ricoveri, cure, ecc.; b) impegno della Roche a risarcire a tutta la popolazione il danno fisico, alla vita di relazione, ecc., secondo quanto verrà stabilito dalla perizia penale che avrà per oggetto gli effetti della diossina; c) accordo delle parti di ricorrere a un giudizio di una commissione di tecnici per i danni all'integrità fisica che dovessero emergere in futuro a carico di singoli soggetti.

«I legali della Roche hanno accettato i criteri proposti dal collegio di parte civile del sindacato. Si è aperta così la procedura per il calcolo dei danni subiti da ogni nucleo familiare».

In Consiglio comunale, da PCI, DC, PSI, PRI, PSDI e Unione slovena

Trieste: votata mozione unitaria in favore del trattato di Osimo

Nove ore di dibattito — Contenuti e senso della battaglia di retroguardia condotta da un eterogeneo schieramento contro il trattato con la Jugoslavia — Il valore dell'intesa fra le forze democratiche triestine

Dal nostro inviato

TRIESTE, 20. Sono le quattro del mattino quando alla spicciolata i consiglieri comunali affrontano l'aria gelida che taglia in due lo slargo di piazza Unità. Il consiglio comunale si è appena concluso: ha discusso per nove ore filate ben sei mozioni relative al trattato di Osimo. Il voto finale: 41 a favore della mozione unitaria DC, PCI, PSI, PSDI, PRI, Unione slovena, il contro, due astenuti.

Ma la tensione e i motivi di questo dibattito vanno oltre le classiche convergenze di schieramento. Qui non solo si scontrano orientamenti contrastanti in materia di politica estera, di rapporti fra Italia e Jugoslavia («Il confine più aperto d'Europa»), ma si scontrano anche, se non soprattutto, due concezioni di Trieste, del suo ruolo, delle sue prospettive.

La città ha visto il suo grande porto commerciale perdere progressivamente d'importanza, la sua struttura produttiva fondamentale (i Cantieri navali smantellati). Sacrificate le vie di comuni-

cazione (strade e ferrovie) per non fornire vie d'accesso al potenziale «aggressore», ha ottenuto in cambio raffinerie di benzina ed il più grande (ed inquinato) oleodotto transalpino d'Europa (e gli ecologi dell'ultima ora che si stracciano le vesti, contro la zona industriale interconfinare prevista dal trattato di Osimo, non hanno mai battuto ciglio).

Queste responsabilità storiche — richiamate ieri sera in consiglio comunale dal compagno Giorgio Rossetti, segretario della Federazione triestina del PCI — dei governi della DC Ad esse vanno aggiunte quelle del fascismo, della sua politica di odio antislabo prima, e di folle avventure imperiali poi. Non può stupire dunque che a Trieste si siano intrecciate negli ultimi vent'anni le campagne reazionarie e nazionaliste.

C'è persino chi nel 1976, nell'epoca delle integrazioni economiche superzioniste, propone il ripristino dei privilegi doganali concessi da Maria Teresa, una «zona franca» integrata per Trieste. Che staccherebbe la città

Sott'accusa il ministro della PI

Insufficienti le misure per l'aggiornamento degli insegnanti

La marcia indietro sulla ricerca e la sperimentazione - Intervento al Senato del compagno Veronesi

Il ministro della Pubblica Istruzione ha deciso di modificare (e in alcuni casi addirittura invertire) la rotta seguita finora per l'aggiornamento del personale docente, della ricerca e della sperimentazione didattica. Lo ha denunciato al Senato il compagno Veronesi illustrando una sua interpellanza.

Il senatore comunista ha ricordato che non si organizzano più corsi sul biennio, sui decreti delegati e su qualsiasi argomento problematico; che non viene data diffusione ai documenti conclusivi dei seminari di studio e dei corsi di aggiornamento, pur riflettendo proposte costruttive e pur essendo stati incontrati dai vari ministri in carica, che sono scomparsi i corsi in terdisciplinari, che non vengono messi in programma corsi su argomenti contemporanei ed in particolare sull'investitura e la Resistenza, che praticamente i corsi esistenti vengono tenuti in semiclandestinità non presenziando

più ad essi gli ispettori e i rappresentanti dell'Ufficio competente del ministero ed estromettendo dai a direzione presidi di facoltà che da anni collaboravano con équipes specializzate alla loro riuscita.

Di fronte alle denunce di Veronesi, il sottosegretario Falucci ha risposto in modo deludente.

«Non sono nega — ha ribadito Protogene Veronesi — che sia necessaria un'ampia riorganizzazione istituzionale, ma è profondamente errato non avere, nel frattempo, continuato ad utilizzare le strutture esistenti, che hanno dimostrato di poter utilemente funzionare».

La verità è, come dimostra le passate esperienze, che l'Istituto della Pubblica Istruzione ha patito incertezze, scarsa volontà politica, mancata chiarezza negli orientamenti e soprattutto incapacità di utilizzare le esperienze che erano venute maturando nell'attività dei corsi.

Sul licenziamento dei 51 dipendenti

Sospese le trattative tra la FULAT e la «Aeroporti Roma»

Domani assemblea dei lavoratori - Eventuali azioni di sciopero saranno preavvisate per limitare i disagi e saranno sempre assicurati i servizi di emergenza

L'incontro tra la FULAT nazionale e l'Interind sulla vertenza degli aeroporti di Roma si è concluso con un nulla di fatto. La trattativa si è sciolta al momento di quella di domani, saranno sempre preavvisate per non creare disagi ai passeggeri, ribadisce che, in ogni caso, saranno assicurati i servizi di emergenza.

A questo proposito la FULAT — in un suo comunicato — afferma che anche nella notte tra martedì 16 e mercoledì 17 a Fiumicino una squadra di personale specializzato era sul posto pronta ad intervenire durante il «black out», provocato dallo spegnimento dei luci di pista per l'estensione dal lavoro degli addetti. La FULAT invierà nei prossimi giorni una denuncia alla magistratura per accertare le responsabilità di chi non ha voluto utilizzare le squadre di pronto intervento.

mente avvertiti che le luci sarebbero state spente all'una di notte di mercoledì. Per quell'ora era stata quindi predisposta la chiusura del traffico aeroportuale. Qualunque inasprimento della vertenza, pur determinato dall'azienda, qualunque atteggiamento, pur provvisorio, di questo o quel dirigente, non dovranno indurre a un anticipo del black out.

Repuntiamo del tutto incoerenti gli esposti che la società «Aeroporti di Roma» e il direttore dello scalo hanno inviato alla magistratura (i tecnici erano pronti a riattivare immediatamente l'illuminazione qualora se ne fosse profilata la necessità). Tuttavia restiamo del parere che la decisione di oscurare le piste prima del tempo è stata sbagliata e ingiustificabile. Sbagliata perché gestiti di questo genere disattestano la lotta sindacale, ma anzi, unire gli stessi lavoratori che ri sono impegnati, spezzano le forme di lotta unitariamente decise e avviate. Sbagliata perché gestiti di questo genere indeboliscono, anziché rafforzano, il movimento, lo isolano dall'opinione pubblica, ne confondono gli obiettivi. Una seria e serena autocritica, condotta dagli stessi lavoratori, è secondo noi necessaria per superare con successo la giusta azione di lotta.

Luci spente a Fiumicino

Non vogliamo lasciare senza commento quanto si è verificato nella notte tra martedì 16 e mercoledì 17 all'aeroporto di Fiumicino, quando le luci delle piste di atterraggio sono state spente col breve preavviso di un'ora, e sono rimaste spente dalle 21.50 alle 23.30. Le facciamo apposta solo ora, dopo avere ascoltato le motivazioni e le spiegazioni tecniche che i lavoratori e il sindacato unitario (Fulat) hanno esposto in una conferenza stampa.

Premettiamo che sono per noi del tutto fondate le ragioni dei lavoratori e tecnici della azienda «Aeroporti di Roma». Le rivendicazioni sono ragionevoli. L'atteggiamento di alcuni dirigenti dell'azienda è negativo e tale da insprizzare inutilmente la vertenza. Fra l'altro l'azienda, in contrasto con gli accordi del '74 con i quali si abitavano i lavoratori a terminare le licenze di 51 lavoratori che pretese di aver assunto per un tempo determinato.

Riconosciamo le ragioni della lotta, dobbiamo dichiarare il nostro disaccordo con l'instaurazione di quei tecnici che hanno disattivato le luci. La sospensione dei servizi di assistenza era stata preannunciata con settimane di anticipo, e i responsabili del controllo del traffico aereo erano stati più che tempestiva-



“Hai notato? Si vedono in giro sempre più Renault.”

Come mai?

È una domanda che molti si fanno o si sentono porre. In effetti, se un sempre maggior numero di automobilisti decide di acquistare una Renault devono esserci dei motivi. Ecco i principali:

Gamma - Renault ha un'automobile per ogni esigenza. La gamma Renault comprende 14 modelli e 37 versioni: dalle piccole cilindrata - ma vere automobili - alla prestigiosa berlina 2600 a 6 cilindri, la Renault 30.

Economia - Se acquistare una Renault è conveniente, usarla lo è ancora di più. I costi di manutenzione sono ridotti al minimo: niente ingrassaggio, niente antigelo, cambio olio ogni 5 mila chilometri, motori a lunga durata, ricambi originali Renault a prezzi allineati.

E consumi sempre contenuti a ogni velocità, su qualsiasi percorso e con qualsiasi carico, cioè nelle reali condizioni d'uso. L'economia Renault si apprezza proprio nell'uso quotidiano, chilometro dopo chilometro. E continua nel tempo, anno dopo anno.

Servizio - La Rete Renault è estesa capillarmente a tutto il Paese: Filiali, Concessionarie, officine e carrozzerie autorizzate sono sempre vicine a chi ha una Renault. E ogni Concessionaria è dotata della Stazione Diagnosi e Manutenzione, in grado di effettuare 96 operazioni di controllo: in meno di un'ora, senza svitare un bullone e a prezzi fissi particolarmente convenienti.

Confort - Il confort Renault è garantito da un equipaggiamento completo e da un insieme di soluzioni tecniche di avanguardia: trazione anteriore, sospensioni a grande assorbimento, sedili studiati da un'equipe di fisiologi, sterzo dolce e preciso, ottima insonorizzazione.

Sicurezza - La soluzione dei problemi relativi alla sicurezza è un obiettivo perseguito da anni dai tecnici della Renault. Una dimostrazione di questo impegno è il BRV (Basic Research Vehicle), prototipo sperimentale Renault di vettura sicura che ha fornito preziose indicazioni sulla sicurezza attiva e passiva utilizzate nella produzione di serie.

Trazione anteriore - Tutte le Renault sono a trazione anteriore, perché la soluzione «tutto avanti» della Renault assicura maggior confort e una migliore tenuta di strada, soprattutto in curva e sui percorsi più difficili. E Renault è il più grande costruttore al mondo di automobili a trazione anteriore.

Prezzo - I prezzi di acquisto sono un altro grosso punto a favore della Renault. Considerando l'alto livello qualitativo e tecnologico, infatti, le automobili Renault sono più competitive anche nel prezzo.

Le Renault sono lubrificate con prodotti elf
Renault, la marca estera più venduta in Italia, è sempre più competitiva

Iniziativa del PCI sull'«affare Aldobrandini»

Interrogato il governo su una evasione fiscale

I deputati comunisti Coeca e Sarti hanno rivolto una interrogazione al ministro delle finanze per conoscere a quali azioni o va amministrativa gli uffici competenti del ministero abbiano intrapreso in relazione alla colossale e clamorosa evasione fiscale messa in essere dagli eredi del principe Federico Aldobrandini, per la quale è stato promosso procedimento penale dal sostituto procuratore romano Domenico Sica sotto l'accusa di truffa, frode fiscale, per aver sottratto al fisco un patrimonio di immobili del valore — si ritiene — di 11 miliardi, tramite società di comodo straniere, con atti falsi stipulati in Svizzera; accusa contestata dal giudice istruttore Pizzuti ed attualmente formalizzata.



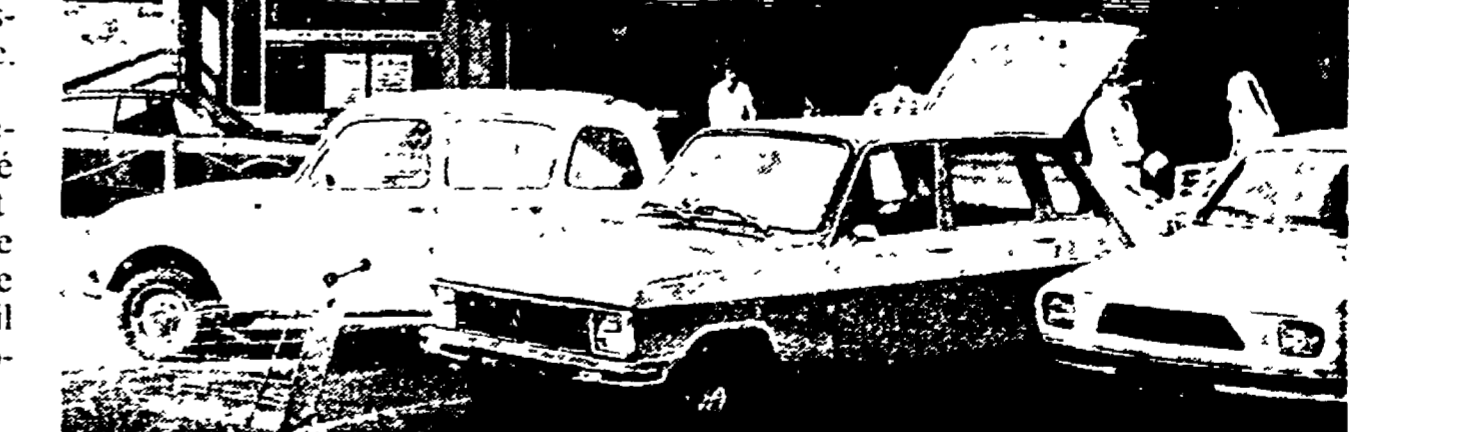
Una 1300 tutta da scoprire; la nuova Renault 13.



La «Citadina del mondo»: giovane e inconfondibile.



Come tutte le Renault, la Renault 20 ha il confort e la sicurezza della trazione anteriore.



La Renault 4 è una Renault 6 solo 850 cc., ma vera automobili.



Le Renault consumano poco, anche in città (in primo piano, una Renault 5 e un Coupé Renault 15).