Un'annata record per quantità e qualità

# Vino: potrebbe essere il nostro «petrolio»

**I perché di una crisi - Forte, ma insufficiente, lo sviluppo delle esportazioni - Oltre ottanta i milioni di ettolitri stipati nelle cantine della Comunità europea - Una proposta dell'Esave per l'utilizzo del glucosio uva nelle operazioni di zuccheraggio**

**Dal nostro inviato**

VERONA — Potrebbe essere il nostro «petrolio», e invece la grande occasione offertaci dalla produzione viti-vinicola sta già trasformandosi in una «disgrazia». Una grave crisi di mercato si è infatti abbattuta sui nostri vigneti.

Di fatto quella del 1979 è stata un'annata boom: le esportazioni hanno superato i 18 milioni di ettolitri e ci hanno consentito di incamerare oltre 800 miliardi di lire. Rispetto all'anno prima il salto è stato netto e impressionante. si è andati quasi al raddoppio. 14 milioni di ettolitri sono stati assorbiti dalla CEE (Francia e Germania soprattutto) e 4 milioni di ettolitri sono invece finiti nei Paesi extra CEE. 2 milioni negli USA che si stanno rivelando un formidabile mercato per le nostre esportazioni di qualità, 1 milione di ettolitri nell'Unione Sovietica, ecc. Sono ottimi dati. Ma allora dove nascono le preoccupazioni?

Una risposta l'ha fornita, fin dalle sue prime battute, la 14ª edizione del Vinitaly apertasi ieri mattina a Verona.

La situazione, che tanto preoccupa i nostri viticoltori del nord e del sud, può essere così rapidamente delineata. La vendemmia 1979 è stata eccezionale per quantità e in diverse zone anche per qualità. In pratica però ci troviamo con 163 milioni di ettolitri di vino stipati nelle cantine della Comunità: 83 milioni sono italiani, 80 francesi. In più sui mercati d'Europa s'aggirano non meno di 35 milioni di ettolitri di prodotto sofisticato (e il calcolo è senza alcun dubbio prudente). Risultato: il mercato non tira, l'offerta supera nettamente la domanda, la buona vendemmia rischia di trasformarsi in una colossale beffa per le nostre aziende.

Il vino buono, quello a denominazione d'origine controllata corre meno rischi, anche se le sofisticazioni pongono anche qui grossi problemi: i piemontesi, ad esempio, sostengono che del loro barbera circolano 10 milioni di ettolitri mentre dalle loro vigne non ne esce che 1 milione e 520 mila.

Il dramma vero tuttavia è per l'altro vino, quello cosiddetto da pasto o da taglio, dove i prezzi alla produzione sono addirittura calati: contro le 2593 lire grado ettolitro del 1979, oggi — ha detto il sottosegretario all'Agricoltura Pisoni, inaugurando il Vinitaly — si offrono 2362 lire, nemmeno il tasso di svalutazione della lira viene recuperato. E allora si capisce benissimo perchè i produttori siano sul piede di guerra.

Manifestazioni si sono già svolte in Piemonte e in Sicilia, un'altra avrà luogo nelle prossime settimane a Roma, promossa dalle Cantine sociali. Anche il nostro partito ha indetto per il 19 aprile una iniziativa nazionale a Marsala. Come al solito, è il sud che paga di più.

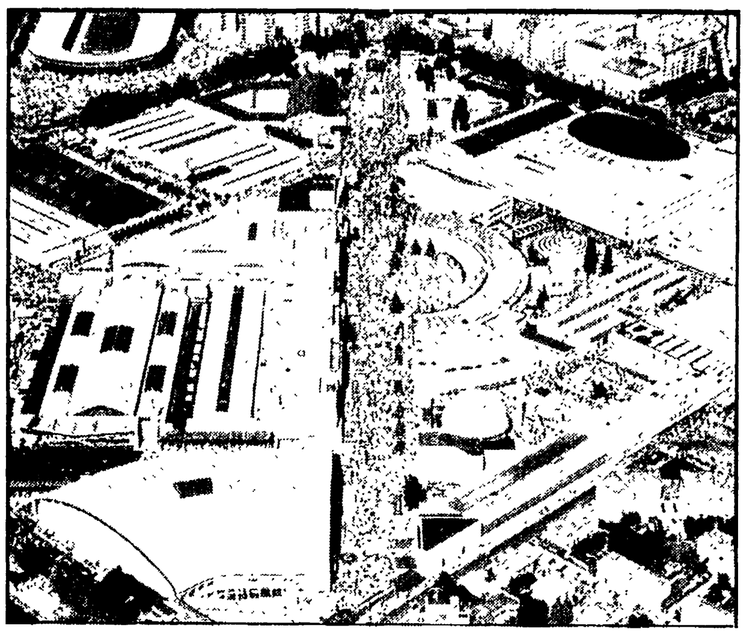
C'è già stato un intervento dell'AIMA: 10 milioni di ettolitri sono stati stoccati per un periodo di nove mesi ed altri 10 per un periodo di tre mesi. Ma non basta. Marcora ha recentemente detto, a Torino, di aver sottoposto al Tesoro un decreto per dare alle Regioni 50 miliardi da utilizzare in aiuti in conto interesse per l'invecchiamento. In questo modo si sottrarrebbe al mercato dell'altro vino, che altrimenti sarebbe svenduto pur di realizzare qualcosa. Ma l'AIMA cosa farà di tutto quel vino che ha già immagazzinato e che dovrà immagazzinare ancora di più in futuro.

Il problema è talmente grosso che vi è stata interessata persino l'AGIP. Il vino verrebbe in pratica distrutto e trasformato in alcool. Ma poichè di alcool siamo già pieni, l'AGIP sta studiando la possibilità di miscelarlo con la benzina. Esistono però intoppi tecnici e amministrativi difficili da superare.

Ma quella della distruzione è proprio l'unica strada da battere? Il compagno Renato Tramontani, direttore dell'ente per gli studi e l'assistenza viticola ed enologica (ESAVE) dell'Emilia-Romagna, e in questa veste premiato ieri mattina come benemerito della viti-vinicoltura italiana, indica una alternativa assai concreta. Il suo ragionamento è semplice. In Europa due stati, Germania e Francia, sono autorizzati a utilizzare zucchero da barbabietola nei mosti quando questi raggiungono solo i 7-8 gradi alcoolici. In pratica la CEE autorizza l'immissione di 780 mila quintali di zucchero in questa operazione di correzione dei mosti deboli, in realtà lo zuccheraggio ha dimensioni ben più rilevanti. Tanto più che un grado alcool prodotto da zucchero da barbabietola costa esattamente la metà di un grado alcool ricavato da vino naturale. Con tre chili di zucchero si fanno due gradi alcool e il vantaggio cresce allorchè la correzione interessa i vini più costosi. L'operazione è così vantaggiosa che anche da noi, in Italia, si pratica lo zuccheraggio: gli enormi consumi di zucchero di certe province viticole (Asti e Ragusa, ad esempio) lo dimostrano con assoluta certezza.

L'idea di Tramontani, che sarà illustrata il 22 aprile a Faenza dopo essere stata accuratamente sperimentata, non è di impedire lo zuccheraggio tout-court ma di imporre, per questa operazione, non lo zucchero da barbabietola ma il glucosio da uva. Ai tedeschi e ai francesi potremmo così vendere, oltre ai vini da taglio, anche mosto concentrato rettificato (così viene definito il glucosio da uva). Lo scandalo del vino che diventa alcool e la truffa dello zucchero che diventa vino, verrebbero di colpo ridimensionati. Consumatori e produttori tirerebbero un sospiro di sollievo. E forse allora il nostro vino tornerebbe a diventare un buon affare nazionale.

**Romano Bonifacci**



# Si apre oggi a Milano la 58ª Campionaria

MILANO — Si apre questa mattina la 58ª edizione della Fiera Campionaria. Questo eccezionale mercato aperto a tutto il mondo, si presenta, tradizionalmente, con la forza delle cifre: 82 Paesi ufficialmente presenti (Italia compresa); quasi diecimila espositori (di cui 2300 circa, stranieri); una superficie espositiva pari a 605 mila metri quadrati; 50 padiglioni fieristici disseminati lungo una rete stradale di 10 chilometri.

Ma la Fiera cambia nei contenuti, modifica gli obiettivi. Questa 58ª edizione solo esteriormente è uguale a tutte le altre con i suoi incontri d'obbligo, le mostre di parata, la folla dei visitatori che si calcola, nei dieci giorni di apertura, attorno a 3-4 milioni di persone. In realtà, oggi più che mai, la Fiera non è tanto (o non solo) il momento dell'esposizione dei prodotti, quanto l'occasione per proporre (e verificare) una serie di «servizi» che mantengano per tutto l'anno un contatto permanente, di mercato, fra gli operatori economici italiani e stranieri.

La Fiera in effetti vive già da tempo ben oltre i 10 giorni della Campionaria e si identifica sempre più in quella sessantina di rassegne particolari di settore che si svolgono negli altri 350 giorni dell'anno, si identifica nell'attività di quel Centro internazionale degli scambi (CISI), che ha sostituito il vecchio Palazzo delle Nazioni e che rappresenta un punto di riferimento unico in Europa per i contatti con le economie dei Paesi in via di sviluppo. Qui in Fiera, ricordiamo, tengono sede commerciale permanente 24 Paesi esteri e il Palazzo Africa è diventato ormai l'insostituibile espressione degli interessi di quel continente.

La Fiera Campionaria che si apre oggi vuol mettere in evidenza questa funzione di «servizio» e in effetti può vantare non solo le attrezzature adatte (spazi, impianti, mostre, appunto, ecc.), ma una serie di iniziative ad altissimo livello internazionale per la discussione, il confronto attorno alle grandi questioni economiche e dello sviluppo: in Fiera si discuterà di fonti di energia (e insieme si vedranno sistemi di produzione alternativi, dispositivi, macchinari); si parlerà dei mercati valutari e del prezzo dell'oro; si parlerà (e si vedranno) nuove tecnologie per la produzione industriale; si parlerà (e si confronteranno) metodi e sistemi di lavoro.

La Fiera si riafferma quindi come un momento di incontro capace di rispondere ad attese, richieste, a problemi nuovi e nuovissimi.

L'inaugurazione avverrà stamattina con una cerimonia cui parteciperà il ministro dell'Industria Bisaglia. I battenti saranno chiusi il 23 aprile prossimo, dopo dieci giorni, due dei quali, al solito (il 15 e il 18), saranno riservati esclusivamente ai compratori.

# Incontro di Barca con i trasportatori di Ancona

ANCONA — «Nessuna legge da sola, è sufficiente a risolvere un problema se la sua applicazione non è poi garantita da uomini capaci e onesti e da forze realmente democratiche e riformatrici». E' questo il concetto che Luciano Barca ha posto al centro del suo intervento nel corso dell'incontro di Falconara Marittima tra i rappresentanti dei PCI e gli autotrasportatori, una categoria stretta da molti, pesanti problemi che esprime, a volte anche clamorosamente in forme discutibili, il suo profondo malessere.

«Noi comunisti — ha affermato Barca, non siamo di quelli che, oggi, davanti a voi, dicono *viva i camionisti* e domani, con chi si lamenta del vostro lavoro o di una vostra lotta, *abbasso i camionisti*. Il nostro costume è quello di dire apertamente ciò che pensiamo e, al tempo stesso, di affrontare i problemi nell'interesse non solo delle singole categorie ma di tutto il Paese. E ciò perchè nessuno può credere di risolvere la propria situazione senza, o addirittura, contro gli altri».

«Questo è tanto più vero per un settore come quello dell'autotrasporto, e sono quindi errate, *nei fatti* prima ancora che politicamente, le posizioni di chiusura e le tentazioni corporative». Raccogliendo uno spunto polemico venuto dall'assemblea, Barca ha trattato il tema della presunta *concorrenza* tra autotreno e ferrovia. «Anche in questo caso — ha rilevato — è assolutamente sbagliato ritenere inutile e *troppo costosa* la riforma delle FS. L'80 per cento delle merci è oggi trasportato su strada e ci si avvicina a grandi passi verso quel tetto delle 18 tonnellate per chilometro oltre il quale lo stesso lavoro dei camionisti diventa impossibile per l'eccessivo intasamento».

Tra i molti temi spicifici affrontati, Barca si è soffermato particolarmente su quello dei crediti. «Il Parlamento — ha ricordato — affronterà la proposta di legge che è giunta in aula nel suo testo unificato. Per prima cosa cercheremo di migliorare il testo in alcune parti che meno ci convincono, come quella dei tempi troppo lunghi per ottenere i crediti agevolati».

# Il MLS discute la linea del sindacato

MILANO — Con la sua seconda conferenza nazionale operaia, il Movimento lavoratori per il socialismo si è inserito nel dibattito sulle strategie del sindacato e delle forze politiche di fronte alla crisi economica internazionale e italiana. E' stato un contributo arricchito dal fatto che a queste analisi il MLS è arrivato dopo una lunga e in certi momenti drammatica e confusa ricerca politica e ideologica.

Dalla relazione di Sandro Cerquetti sono usciti non pochi spunti di riflessione per questa organizzazione e per l'insieme della sinistra di cui il MLS (con il PdUP) si considera il «terzo polo».

Il MLS indica la centralità dei problemi economici internazionali (l'assetto europeo, i rapporti Nord-Sud) nella battaglia per uscire dalla crisi del Paese e su questi temi (dalle monete a quelli delle fonti d'energia, dell'integrazione) sostiene debba misurarsi prioritariamente il movimento sindacale, perché «il sindacato — ha detto Cerquetti — si trova in una fase di difficoltà nella definizione della sua strategia».

I grandi temi della collocazione internazionale dovrebbero quindi servire a ridare un respiro molto più largo alle esperienze nuove del sindacato, «a quelle nuove forme di potere e di controllo — ha detto Cerquetti — che scivolano sulla buccia di vecchi contenuti strategici».

A parere del MLS, infatti, esiste ancora una cultura operaia invecchiata nel pregiudizio dell'autarchia come condizione per l'avanzamento delle condizioni della classe operaia. «Il messaggio che ci viene dal Terzo mondo — è stato detto — è chiaramente in senso opposto: solo una strategia internazionale può consentire lo sviluppo».

Un altro nodo è stato sciolto sul problema della programmazione. Cerquetti ha infatti sottolineato nella relazione che la complessità dello sviluppo economico italiano ed europeo è tale da escludere la possibilità di una programmazione rigidamente centralizzata. Bisogna andare — secondo il MLS — a un sistema misto, basato su una programmazione che attivizzi i soggetti: il settore delle Partecipazioni statali perché eserciti il suo ruolo essenziale di integrazione dei settori produttivi in funzione dell'intervento sul mercato internazionale; quello privato perché partecipi alla definizione dei grandi piani di programmazione, vincolato però dalla chiarezza del piano di impresa (cioè sulla pubblicità delle proprietà, investimenti, bilanci ecc.). Questo insieme economico-sociale — è stato detto — «non è il futuro, ma il luogo dove, oggi, si può costruire un nuovo blocco politico-sociale che smantelli quello egemonizzato dalla DC».

La relazione di Cerquetti e gli interventi non hanno comunque evitato polemiche con il gruppo dirigente dei sindacati che, a parere del MLS, vivono «una crisi delle culture politiche».

**Romeo Bassoli**

Costruttore edile a Palermo

# Non consegna le case: in 150 le occupano

PALERMO — Centocinquanta famiglie palermitane hanno occupato ieri simbolicamente altrettanti alloggi costruiti in viale Michelangelo, alla periferia ovest della città. Le case, in un unico palazzo, erano pronte da oltre un anno, ma non erano mai state consegnate ai legittimi intestatari del contratto. Il costruttore, l'ingegner Sebastiano Pilo, che ha realizzato l'opera per conto della cooperativa «Le Madonie», pilotata da un gruppo di potere capeggiato dall'ex sindaco di Palermo, il chiacchierato Vito Ciancimino, ha usufruito delle agevolazioni creditizie concesse da leggi regionali e nazionali per l'edilizia economica e popolare.

Diciotto milioni per appartamento già intascati dall'imprenditore, più ventisei frutto di un mutuo agevolato concesso sulla base delle leggi regionali, non sono bastati per ottenere la consegna delle case, già perfettamente ultimate e regolarmente allacciate alle reti di erogazione della luce e dell'acqua.

A Palermo, soprattutto nella zona residenziale di nuova espansione, sono migliaia gli appartamenti di lusso realizzati con tale sistema, mungendo mutui agevolatissimi (tre per cento) e non indicizzati, destinati alle case economiche.

# Due morti per eroina a Milano e Merano

**In entrambi i casi a determinare la tragedia una dose eccessiva di droga - Una stessa tragica sequenza accomuna le due giovani vittime**

MILANO — Un'altra giovane vittima dell'eroina ieri a Milano. In mattinata, verso le 8,30, Ambrogio Mulazzani è stato trovato privo di vita sul divano del soggiorno dell'abitazione, in via Abbiati 6. A fare la tragica scoperta è stata la madre, Giulia Moschini, 57 anni. La donna, verso le 7 si era alzata una prima volta per controllare che il figlio fosse rientrato. Lo aveva visto disteso sul divano, ancora vestito e in posizione di riposo; pensando che dormisse si era limitata a coprirlo con una coperta. Con tutta probabilità invece il giovane era già morto. Un'ora e mezzo più tardi lo ha chiamato ripetutamente per svegliarlo e non ricevendo risposta ha intuito la tragedia. Ha chiesto aiuto ai vicini di casa ma prima costoro e poi il medico le hanno confermato quanto era accaduto.

Il giovane, già noto in questura come tossicomane, si era iniettato prima di coricarsi una «overdose» di eroina. A terra, accanto al divano, la polizia ha trovato la siringa usata dal giovane per l'ultimo, fatale «buco».

MERANO (Bolzano) — Una giovane insegnante meranese è stata trovata morta, uccisa da una dose eccessiva di sostanze stupefacenti, su una panchina di via Wolf a Merano. Si tratta della ventitreenne Maria Elisabeth Stampfer, iscritta all'università di Innsbruck e insegnante supplente alle scuole medie inferiori di San Leonardo in Passiria, un paesino nei pressi di Merano. Alcune persone che abitano in via Wolf avrebbero sentito nelle prime ore del mattino il rumore di un'auto e si ritiene probabile che la giovane sia stata abbandonata sulla panchina ormai morta dopo essere stata portata lì in automobile.

Un altro giovane bolzanino di 22 anni era morto, stroncato da una dose eccessiva, martedì scorso. Proprio in questi giorni si sono avuti incontri tra i genitori dei giovani tossicodipendenti altoatesini con l'assessore provinciale alla Sanità signora Waltraud Gebert-Deeg nel corso dei quali, chiedendo interventi, sono stati denunciati lo scarso interesse dell'ente pubblico verso il problema e la mancanza di servizi assistenziali e preventivi efficienti.

# Ucciso per sbaglio durante una rissa

**Un proiettile vagante ha raggiunto un ambulante nella piazza di Ercolano durante una lite fra contrabbandieri - Aveva 61 anni**

NAPOLI — Un venditore ambulante di 61 anni, Natale Tevere, è rimasto ucciso per errore ieri mattina intorno alle 5 nella piazza centrale di Ercolano, colpito a morte da una pallottola vagante esplosa da un giovane in una rissa.

L'omicida, Pasquale Sannino, di 26 anni, tuttora latitante, è un manovale del contrabbando di sigarette, e poco prima che avvenisse il tragico episodio era appunto dedito allo scarico delle casse di «bionde».

Il giovane stava facendo la spola con la sua auto tra il vicino porticciolo del Granatello e piazza Pugliano ad Ercolano. Altri cinque giovani, i fratelli Luigi e Ciro Cefariello, Salvatore Miranda, Giuseppe Salone (il quarto resta ancora da identificare) in «raid» notturno, a bordo di una «500», si offrono di dare una mano al contrabbandiere per buscarsi un po' di soldi. Il Sannino rifiuta e allora i cinque amici decidono di giocargli un brutto scherzo. Lo seguono fino al porto e gli «soffiano» l'auto e le sigarette. Pronta reazione del Sannino che raggiunge i giovano proprio in piazza Pugliano e spara cinque colpi all'indirizzo di Luigi Cefariello. Tre vanno a vuoto, uno coglie di striscio alla testa il Cefariello, il quinto, purtroppo, centra in pieno lo sfortunato Tevere, ammazzandolo sul colpo.

Il povero venditore ambulante di scarpe Natale Tevere si trovava nella zona (famosa nei dintorni perchè vi si allestisce un grosso mercato di stracci) per preparare la sua bancarella in occasione della domenica.

## Ovada: si schianta aereo da turismo Morto il pilota

OVADA — Nei pressi di Capriata d'Orba un aereo da turismo mentre viaggiava a bassa quota ha urtato contro la antenna televisiva della stazione dei carabinieri ed è precipitato. Il pilota è morto. L'aereo, un monomotore Robin DR 400 da 120 cavalli dell'Aero Club di Alessandria, si era alzato ieri mattina dal campo della città; alla cloche, l'allievo pilota Edi Ferrari di 28 anni, un commerciante di Capriata d'Orba.

Mentre il pilota cercava di sorvolare la casa dove abitano i genitori e la moglie, probabilmente per una manovra sbagliata, l'aereo è andato a schiantarsi tra il bordo di un campo seminato a grano e un rigagnolo.

Un convegno indetto dal PCI a Milano

# Grandi città a confronto sul trasporto pubblico

**L'esperienza delle Amministrazioni di sinistra - Il mancato intervento da parte dello Stato**

MILANO — Con una relazione del compagno Lucio Libertini si apre stamani a Milano, al Museo della scienza e della tecnica (Sala del Cenacolo), la conferenza nazionale su «Trasporti e aree metropolitane», organizzata dal dipartimento per i problemi economici e sociali del PCI e dalla federazione comunista milanese. Comunicazioni saranno presentate dagli amministratori comunisti, regionali, comunali e provinciali di Roma, Napoli, Bologna, Torino, Genova, Milano, Firenze, Venezia. I lavori si concluderanno domani con un intervento del compagno Armando Cossutta della Direzione del partito.

Un momento, dunque, per fare un consuntivo dell'attività svolta dalle amministrazioni di sinistra, ma anche la sede per presentare il programma dei comunisti per gli anni ottanta sui problemi di riforma del sistema dei trasporti, a cominciare da quelli urbani e delle grandi aree metropolitane. Non si parte, naturalmente da zero.

Ci sono infatti, Regioni e amministrazioni comunali di sinistra che hanno lavorato sodo per la messa a punto dei rispettivi piani di trasporto integrato, per cambiare e rendere più umano il modo di vita delle grandi città e più agevole la mobilità delle persone. Ma quando si è trattato di passare all'attuazione pratica dei piani hanno cozzato contro il muro delle inadempienze governative, delle leggi da tempo elaborate e mai approvate per le resistenze, le opposizioni e le manovre governative e della DC. Si sono, in definitiva, scontrate con la mancanza dei mezzi finanziari necessari alla attuazione dei piani e con la mancata realizzazione, da parte dello Stato, di quelle opere (è il caso delle ferrovie) che sono indispensabili alla riorganizzazione dei servizi di trasporto soprattutto nei grandi insediamenti metropolitani.

Uno degli strumenti legislativo-finanziari che avrebbe potuto assicurare una effettiva politica di programmazione nei servizi di trasporto urbano — ci riferiamo alla legge istitutiva del fondo nazionale trasporti — è pronto da almeno due anni, ma ancora attende di essere approvato. Nel frattempo le aziende di trasporto urbano hanno visto crescere vertiginosamente i loro deficit (a fine '79 ammontavano a 1421 miliardi), mentre i fondi previsti dalla proposta di legge (e già iscritti nella legge finanziaria dello Stato) sono rimasti inutilizzati andando ad ingrossare la solita voce dei «residui passivi».

E' una situazione esplosiva alla quale non si può certamente far fronte con pure e semplici misure di risanamento dei deficit, ma rimuovendo, sia pure con gradualità, le cause che mandano in rosso i bilanci.

In sostanza ciò che occorre sono investimenti correlati ai piani dei trasporti e orientati al miglioramento dei servizi, all'aumento della produttività, a servire meglio i cittadini. A questo obiettivo di fondo risponde la legge istitutiva del fondo nazionale trasporti, la cui storia tormentata, purtroppo non si è ancora conclusa.

Una proposta di legge in proposito fu presentata allo inizio della precedente legislatura dal nostro partito (primo firmatario il compagno Bocchi). La DC dal canto suo presentò una proposta di legge-quadro che di fatto tendeva a tagliare fuori le Regioni dalla programmazione dei trasporti.

Per iniziativa della commissione trasporti della Camera, presieduta dal compagno Lucio Libertini, si arrivò alla definizione, in tempi abbastanza rapidi, di un testo unitario che ricevette, fra l'altro, l'approvazione delle Regioni e delle organizzazioni sindacali. La proposta fu approvata in sede referente dalla commissione trasporti nel '78, ma non fu possibile vararla perché il governo, pur dichiarando di aderire al testo messo a punto dalla Camera, non concesse mai la possibilità di discuterla in commissione in sede legislativa, mentre la DC si oppose alla sua discussione in aula.

Così la copertura finanziaria strappata dai comunisti per il primo anno (175 miliardi) è andata ad ingrossare i residui passivi. Il testo approvato nella passata legislatura è stato ripresentato dai comunisti nella nuova. L'*iter* è stato abbastanza rapido. Di nuovo la proposta di legge è stata approvata in sede referente e di nuovo è bloccata perché c'è opposizione, questa volta del MSI, alla «legislativa» in commissione e della DC per la discussione in aula.

Di fronte a questa situazione i comunisti hanno chiesto e ottenuto che nella legge finanziaria venissero inseriti stanziamenti per il fondo trasporti per 350 miliardi da destinare agli investimenti. Ma anche la legge finanziaria continua ad essere bloccata dall'ostruzionismo, questa volta, dei radicali.

**Ilio Gioffredi**

## Pastore ucciso nel Nuorese

NUORO — Un pastore di 50 anni, Nicola Frongia, è stato ucciso nelle campagne di Ortueri, paese del Nuorese al confine con la provincia di Oristano. Secondo i primi accertamenti, l'uomo sarebbe stato ucciso con alcune raffiche di mitra.

L'omicidio è stato scoperto da alcuni parenti di Nicola Frongia, il quale si era recato ieri mattina all'alba nell'ovile per mungere, come al solito, le pecore. Non vedendolo rientrare, i congiunti si sono preoccupati e si sono recati sul posto, dove hanno trovato il corpo del pastore, riverso per terra.


PIU' VISA, MENO PETROLIO.

Oltre 17 Km con un litro a 90 all'ora. È solo nei consumi che la Citroën VISA dimostra i suoi 652 cc.(36,8 CV DIN), perché confort e prestazioni sono quelli di un'auto di categoria superiore: trazione anteriore, cinque porte, un bagagliaio capace di 674 dmc, e finiture accurate.

La ripresa è sorprendente, la velocità massima è di oltre 120 Km/h a pieno carico. La VISA ha un'eccezionale tenuta di strada e può affrontare in tutta sicurezza anche i percorsi più difficili.

Spaziosa e confortevole raccoglie tutti i comandi in un "satellite" a lato del volante: davvero a portata di dita.

Equipaggiata di serie con accensione elettronica integrale, nella VISA sono aboliti spinterogeno e puntine: un accorgimento tecnico che le consente partenze immediate, e un ulteriore risparmio di carburante.

(Disponibile anche in versione Super 1124 cc)

CITROËN VISA 652 cc. INVECE DELL'AUTO.

CITROËN VISA

CITROËN preferisce TOTAL