Le multe record, ma troppo tardi, al petroliere contrabbandiere di Treviso

L'erario non può recuperare i 300 miliardi di Brunello

L'intendenza di finanza si è inserita tra i creditori - Attese le misure per le altre aziende - Le cifre di Reviglio erano irreali - Dai beni sequestrati e messi all'asta verranno recuperati solamente quattro o cinque miliardi

Dal nostro corrispondente

TREVISO — Quasi 300 miliardi, per l'esattezza 294.160.000 lire, è l'ammontare del credito vantato dall'Erario nei confronti di Silvio Brunello, il petroliere trevigiano da cui è iniziata l'inchiesta sul contrabbando di petroli per 2.000 miliardi.

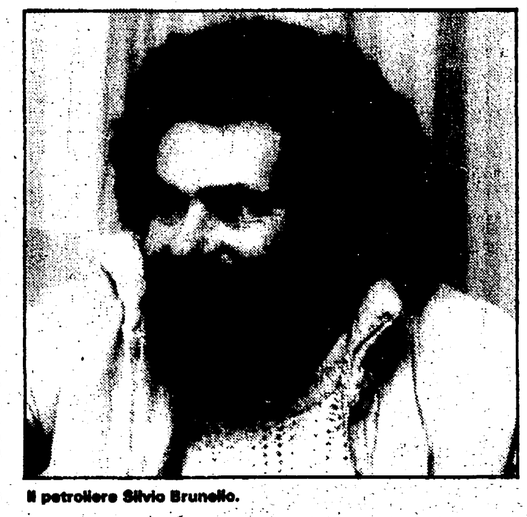
La colossale cifra per cui l'Intendenza di Finanza di Treviso si è inserita tra i creditori della Brunello Lubrificanti, fallita l'11 maggio 1979, risulta dalla somma delle nove richieste depositate presso la cancelleria del tribunale. L'evasione effettiva di imposta, cioè il reale contrabbando, è di 28 miliardi e mezzo (di cui 4 sono di interessi): il rimanente è frutto dell'IVA evasa (4 miliardi e 300 milioni più sei miliardi di multa) e di altre imposte dirette frodate.

La multa più grossa è, ovviamente, quella per il contrabbando che, moltiplicata per otto rispetto alla cifra evasa secondo la severissima, ma inefficiente legislazione, dà la cifra record di 234 miliardi 436 milioni 100.820 lire. La più grossa ammenda, crediamo, mai inflitta in Italia. Ma è un record, questo di Brunello, destinato a durare poco: ci sono aziende molto più grosse, come la Raffineria Bitumoil di Musselli e il deposito Costieri Alto Adriatico di Musselli e Milani che, secondo gli inquirenti, avrebbero effettuato un contrabbando enormemente superiore a quello del petroliere trevigiano.

Le loro multe, quando arriveranno, spazzeranno via il primato di Brunello. Una così elevata richiesta dell'Intendenza di Finanza mette chiaramente in crisi le cifre fornite alla Camera dal ministro Reviglio, che tendevano a minimizzare la portata, in numeri, dello scandalo. Senza contare che Brunello è solo uno dei mille contrabbandieri d'Italia, non certamente il più grosso.

Il credito avanzato dallo Stato farà sì che tutti gli altri creditori del fallimento non prenderanno una lira: si inserisce di diritto al primo posto e, per gli altri, non resteranno nemmeno le briciole. Ma questo tardivo soprassalto dell'Amministrazione finanziaria, pur se rivelatore delle dimensioni del danno economico causato dal traffico di petroli alla società, appare, qui a Treviso, abbastanza inutile sul piano pratico. La richiesta di 294 miliardi e spiccioli sembra più che altro la cronaca retrospettiva di un clamoroso insuccesso degli apparati dello Stato. Infatti dai beni sequestrati a Brunello, all'asta giudiziaria, ben che vada, si ricaveranno solo quattro o cinque miliardi: ancora una volta l'amministrazione finanziaria ha chiuso la stalla quando i buoi sono già fuggiti da un pezzo, probabilmente in Svizzera.

Roberto Bolis



Il petroliere Silvio Brunello.

Altri due bimbi malati di cuore nati ad Augusta

SIRACUSA — Altri due bimbi affetti da malformazioni congenite sono nati (uno è morto subito) ad Augusta, la cittadina nella provincia di Siracusa che si trova dentro la più grande e densa concentrazione di industrie petrolchimiche del Mezzogiorno. I casi di malformazione, che interessa soprattutto i grossi vasi del cuore, salgono così a dieci dall'inizio dell'anno, contro i tre registrati nel 1979 e i quattro del 1978.

Ma l'allarmante dato scientifico, che è stato trasmesso al ministero della Sanità dai medici dell'ospedale «Muscatello», dove sono avvenuti i parti, non è valso a scuotere dal torpore le autorità sanitarie centrali. Il ministero aveva, infatti, promesso qualche settimana fa l'invio ad Augusta di una commissione di tecnici ma a distanza di due mesi non è stata ancora inviata.

Arrestati sette giovani nigeriani per spaccio di droga

AREZZO — Ufficialmente erano in Italia per motivi di studio. In realtà gestivano un centro di smistamento di marijuana e oppio, per parte dell'Italia centrale. Sono sette giovani nigeriani, finiti in carcere sabato sera grazie ad una operazione della Squadra Mobile di Arezzo.

Lucky Omorodion, residente nella nostra città, è stato il primo ad essere arrestato: la polizia gli ha trovato addosso oltre 2 chili e mezzo di marijuana, 50 gr. di oppio e 15 gr. di *«una polvere ancora da identificare»*, come l'hanno definita gli agenti della Squadra Mobile. Gli altri 6, tutti giovani tra i venti e i trent'anni, sono stati successivamente arrestati a Pistoia, in corso Amendola 40, dov'era il «centro operativo» del gruppo e dove sono stati sequestrati altri 2 chili e mezzo di marijuana e 100 gr. di oppio.

OSPEDALE MAGGIORE
di S. Giovanni Battista e della Città di Torino

Avviso di licitazione privata

per l'affidamento delle opere murarie ed affini per l'ampliamento dell'edificio della Centrale Termica sul lato di via Cherasco tra i numeri civici 5 e 7.
Importo presunto a base d'asta Lire 300.000.000 più IVA.
Si avverte che la gara sarà aperta a ribasso.
Procedura prevista dall'art. 1 lett. a) della legge 2-2-1973 n. 14.
Gli imprenditori, iscritti all'Albo Nazionale dei Costruttori per un importo non inferiore a L. 500.000.000 per la corrispondente categ. (Cat. II legge 10-2-1962 n. 57), possono chiedere di essere invitati alla gara presentando domanda in carta legale, all'Uff. Prot. dell'Ospedale di corso Bramante 88, entro le ore 16 del 28-11-1980.
Si precisa che la richiesta d'invito non vincola l'Amministrazione.
Torino, 7 novembre 1980
IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO Germano Manzoli — IL PRESIDENTE Giulio Poli

COMUNE DI EMPOLI
PROVINCIA DI FIRENZE

Avviso di licitazione privata

IL SINDACO
Visto l'art. 7 della legge 2.2.1973, n.14
RENDE NOTO
che il Comune di Empoli procederà, previa adozione dei relativi atti amministrativi e subordinatamente all'effettivo ottenimento del necessario finanziamento, all'appalto per l'affidamento dei lavori riguardanti la realizzazione del progetto di opere di urbanizzazione primaria del P.I.P. di Ponteorme - 1° stralcio funzionale - per un importo a base d'asta di L. 660.000.000 tramite esperimento di licitazione privata secondo le procedure indicate dall'art. 1 delle lett. a, della legge 2 febbraio 1973, n. 14.
Tutte le ditte che ne hanno titolo e che desiderano partecipare alla gara, dovranno far pervenire formale richiesta, in carta bollata, al Comune di Empoli (via G. del Papa 43) entro dieci giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana.
Tale richiesta dovrà pervenire esclusivamente per posta a mezzo lettera raccomandata e sul retro della busta dovrà essere precisato l'oggetto della richiesta inclusa nel plico.
La richiesta di invito non vincola, peraltro, l'Amministrazione Comunale.
IL SINDACO: Silvano Calugi

COMUNE di PIETRASANTA
PROVINCIA DI LUCCA

Avviso di gare

Questo Comune indirà quanto prima le licitazioni private per l'appalto dei seguenti lavori:
costruzione fognatura nera nella frazione Vallecchia-Solaio per un importo a base d'asta di lire 306.000.000;
costruzione fognatura nera nella frazione Pontarosso-Crociale (2° stralcio) per un importo a base d'asta di lire 92.700.000.
Per l'aggiudicazione dei lavori si procederà con le modalità di cui all'art.1 lettera a della legge 2 febbraio 1973, n. 14.
Gli interessati possono chiedere di essere invitati alle gare facendo pervenire a questo Comune apposita domanda in bollo entro 20 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana.
Pietrasanta, 18 novembre 1980
IL SINDACO: prof.Rolando Cecchi Pandolfini

Comune di San Giuliano Terme
PROVINCIA DI PISA

avviso di gara

Il Comune di S. Giuliano Terme rende noto che quanto prima verrà indetto un appalto concorso per l'aggiudicazione di lavori di ammodernamento degli impianti della pubblica illuminazione in alcune frazioni del Comune, per una presumibile spesa di Lire 220.000.000.
Le imprese interessate a partecipare alla gara dovranno far pervenire alla Segreteria del Comune, entro il termine di 20 giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, apposita domanda in carta legale.
S. Giuliano Terme, 14 novembre 1980
IL SINDACO: Alberto Paolicchi

Sarebbe Antonio Savasta il terrorista che si è sottratto alla cattura sparando

Sfuggito capo della colonna br romana

L'altro protagonista del movimentato inseguimento di sabato mattina è stato arrestato - Si chiamerebbe «Dario», vent'anni, uno delle ultime leve brigatiste - Savasta era già scappato alla polizia nove mesi fa a Cagliari

ROMA — Sono brigatisti. I due terroristi protagonisti, dopo un movimentato inseguimento, di una sparatoria con la polizia per le strade del quartiere africano a Roma, sabato mattina, sono due appartenenti alle Brigate rosse. Uno è stato arrestato, l'altro — il personaggio di maggiore spicco — è invece riuscito a fuggire.

Gli stessi investigatori, i funzionari della Digos romana, hanno smentito ieri che si trattasse di aderenti a Prima linea. Il fuggiasco non è quindi — erano circolate alcune voci in proposito — Maurice Bignami, il pluriricercato capo di PL.

La questura ha già identificato l'uomo sfuggito alla cattura. Non vuole, però, rivelarne il nome per non compromettere le indagini. La Digos di Roma, del resto, non ha ancora reso note neppure le generalità della persona arrestata al termine del lungo inseguimento nella zona intorno a viale Libia. L'operazione della polizia ha portato, fra l'altro, alla scoperta di una base logistica, di un covo dei terroristi.

Sembrerebbe, comunque, che il brigatista fuggito sia Antonio Savasta, 27 anni, considerato il capo della colonna Roma-Sud delle Br. Non si tratta di una figura di secondo piano. Tutt'altro. Savasta, infatti, farebbe anche parte dell cosiddetta «direzione strategica» delle Brigate rosse. Proviene dalle fila dell'autonomia romana di cui, per qualche tempo, è stato uno *dei leader*. Fondatore nel '74 del Collettivo di Centocelle — un quartiere della periferia cittadina — a metà del 1979 scomparve da casa. Divenne un clandestino.

È ricomparso il 15 febbraio di quest'anno a Cagliari. Era in una macchina parcheggiata davanti al municipio del capoluogo sardo, in compagnia di Emilia Libera, nota militante del collettivo autonomo romano del Policlinico. A un vigile intervenuto per chiedere i documenti, Savasta consegnò una carta di identità falsa. Poi tirò fuori una pistola e ingaggiò un conflitto a fuoco. Così i due si fecero largo tra la folla e riuscirono a scappare. Emilia Libera, forse, venne ferita.

Anche il terrorista che l'altro ieri mattina è stato sociuffato a Roma, partecipò a quella «azione» nel febbraio scorso a Cagliari. Di lui, per ora, si saprebbe solo che si chiama «Dario», forse un nome di «battaglia». Ha vent'anni: un brigatista dell'ultima leva. Ma con un passato già significativo: aiutò Antonio Savasta e Emilia Libera a fuggire da Cagliari dove le Br li avevano inviati col compito di assumere la direzione di «Barbagia rossa», un gruppo terroristico sorto spontaneamente che le Brigate rosse volevano «inglobare».

La certezza che i due terroristi siano proprio Antonio Savasta (quello fuggito) e «Dario» (quello arrestato) verrebbe anche da un altro particolare delle indagini, immediatamente scattate dopo la sparatoria di sabato. A Roma è arrivato ieri pomeriggio dalla Sardegna il capo della Digos di Cagliari. Il funzionario avrebbe fornito agli inquirenti importanti elementi di riconoscimento.

Gli investigatori sospettano la partecipazione di Antonio Savasta agli ultimi criminali attentati compiuti dalle Br nella capitale. Continueremo però a mantenere — hanno detto — il più stretto riserbo. Né smentita né conferma.

Nuoro: ucciso un anno dopo il fratello

NUORO — Ucciso ieri nel piano centro di Nuoro l'imprenditore Ottavio Goloso. Gli assassini — due giovani killer che hanno agito a volto scoperto — si sono dileguati. L'omicidio dell'imprenditore ricorda quello del fratello del Goloso, Agostino, avvenuto nella stessa città un anno fa. Agostino unico della Rsa per la provincia di Nuoro, Agostino era militante del PSI, era stato anche segretario provinciale di questo partito e amministratore dell'ospedale civile.

L'omicidio di ieri riapre quindi il caso. Tutti e due i fratelli avevano interessi in comune nelle attività immobiliari di compravendita di terreni suscettibili di sviluppo turistico sulla costa orientale sarda, dove Ottavio era anche socio e gestore di un residence.

Tritolo in birreria a Roma

ROMA — Mezzo chilo di tritolo è stato rinvenuto l'altra notte, sotto un tavolo della birreria romana «Ignaz Tirolese». Era contenuto in una borsa da viaggio, insieme ad una miccia a lenta combustione e ad un detonatore. Il ritrovamento è avvenuto pochi minuti dopo la chiusura del locale. La proprietaria, Gertj Macher, austriaca, ha chiamato immediatamente la polizia. Nel corso della serata — ha raccontato la Macher — alcuni le avevano telefonato ben due volte, segnalandole che all'interno del locale, in una borsa avrebbe trovato un ordigno e minacciandola.

Dell'accaduto si stanno occupando la squadra Mobile e la DIGOS di Roma, che stanno lavorando su due ipotesi: quella del «racket delle protezioni» e quella del terrorismo altoatesino.

Le proposte da un convegno sul settore

Il PCI: un'inchiesta su clientele e crisi del gruppo STET-SIP

CASERTA — Elettronica, telecomunicazioni, Partecipazioni statali. Temi strettamente intrecciati tra loro e da cui dipende la stessa collocazione del nostro Paese tra il novero delle nazioni moderne ed industriali. Su queste questioni che pongono compiti inediti al movimento operaio, si sono confrontati — a Caserta in un convegno organizzato dalla direzione nazionale e dalla Federazione locale del PCI, in vista della conferenza nazionale sulle Partecipazioni statali — lavoratori di aziende elettroniche e delle telecomunicazioni provenienti da tutta Italia, dirigenti industriali e sindacali, parlamentari, ricercatori.

«L'avvento dell'elettronica nelle telecomunicazioni — è stato detto — segna una seconda rivoluzione industriale». La lotta per accaparrarsi i mercati e per mantenere inalterata la divisione internazionale del lavoro avviene a suon di massicci investimenti nella ricerca e di giganteschi ristrutturazioni, con la discesa in campo delle multinazionali, in testa la «famigerata» ITT. E il nostro Paese? «Si lascia andare alla deriva il sistema delle Partecipazioni statali — ha denunciato Nando Morra, concludendo i lavori — che, invece, potrebbe svolgere un ruolo di punta nei settori dell'elettronica e delle telecomunicazioni». Il caso STET-SIP, insegna. «Infeudamento politico e clientelismo — ha detto De Felippo della Federazione di Caserta — hanno fatto precipitare il gruppo in una profonda crisi». E inoltre pesanti sprechi, errori di gestione, parassitismi, limiti nella capacità imprenditoriale e nella ricerca, subordinazione alle multinazionali si sono tramutati in cifre eloquenti: 8 mila miliardi e più di deficit. «Agitare a difesa — ha detto Murra — alla politica tariffaria è strumentale: le nostre tariffe sono a livello di quelle europee».

Per fare chiarezza i comunisti chiedono al Parlamento l'apertura di una inchiesta. Inoltre hanno avanzato precise proposte che faranno da «guida» alle loro iniziative su questo fronte. Innanzitutto, attraverso la ricapitalizzazione, occorre realizzare un risanamento ed un riequilibrio finanziario. Contemporaneamente va messa in atto una profonda riforma dell'assetto istituzionale del settore separando le aziende manifatturiere da quelle di servizio e raggruppando quest'ultima in una nuova azienda autonoma sotto il controllo del ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni.

Segnali e blocchi automatici potevano evitare il grande disastro

Il dispositivo di sicurezza non funziona al Sud - Parlano i tecnici

Tutti i tecnici ed i commentatori che si sono occupati in una forma o nell'altra del disastro di Lamezia Terme, sono concordi nel riconoscere che la sciagura non avrebbe potuto verificarsi se la linea fosse stata attrezzata con il cosiddetto «sistema di segnalamento e blocco automatico», che purtroppo è in funzione solamente su un tratto limitato della rete italiana e non nel Sud, la cui estensione procede con ingiustificabile lentezza.

Per comprendere l'importanza di questo «sistema» di sicurezza, conviene vedere nel suo complesso «come funziona»: non interesse, a chi non sia uno specialista in materia, addentrarsi nei principi logici e costruttivi di questi sistemi, abbastanza complicati anche se ben noti da vari decenni.

Consideriamo per prima cosa le condizioni di guida del personale di macchina quando viaggia su una linea priva del sistema di blocco automatico, e quando viaggia invece su una linea attrezzata con tale sistema. Se la linea è priva del sistema automatico, il macchinista e l'aiuto macchinista debbono basarsi, per le operazioni di guida, su quanto «dicono» i segnali, e cioè essenzialmente le luci semaforiche e le cosiddette «vele», cioè i segnali che prescrivono rallentamenti dovuti a lavori in linea o altri motivi.

Il comportamento del treno e quindi quello del personale di macchina viene «controllato» durante il viaggio, dal sistema tachigrafico che registra in continuazione la velocità del convoglio. Questo sistema, però, costituisce solamente un controllo da farsi a viaggio finito sul comportamento di chi guidava il treno. Da questo controllo risulta se il personale ha rispettato o meno le prescrizioni dei segnali: non ha quindi alcuna influenza sulla sicurezza di marcia.

Le luci semaforiche, nelle linee prive di impianti di segnalamento e blocco automatico, vengono azionate dal personale delle stazioni, che agisce in base a comunicazioni telefoniche tra le stazioni collocate lungo la linea. Il personale di una stazione chiede «via libera» a quello della stazione successiva, lascia partire (o passare) il treno, ed il personale della stazione successiva lo «vede» passare, controlla durante il passaggio che le luci lampeggianti di coda (fine treno) siano funzionanti e che non si ravvisino anomalie palesi quali una boccola surriscaldata che fuma, un freno indebitamente serrato che scintilli e sibili. Se ne ravvisa una, può agire sui semafori e avvertire la stazione successiva, in modo da «ordinare» al convoglio di arrestarsi, facendogli incontrare luci semaforiche che prescrivono rallentamento e arresto.

È chiaro anche a chi non sia uno specialista che un sistema del genere, nato quando i treni si susseguivano a intervalli di ore l'uno dall'altro e solamente pochi rapidi superavano i cento all'ora su poche linee, è inadatto oggi, su linee a traffico intenso o anche medio, lungo le quali i treni si susseguono a intervalli decisamente inferiori a mezz'ora, e le velocità possono arrivare a 150-160 all'ora anche per gli «espressi». Non si dimentichi che un convoglio lanciato a cento all'ora richiede uno spazio di circa 600 metri per arrestarsi; se viaggia a velocità superiori, richiede un chilometro o quasi. Di conseguenza, quando il personale di macchina «vede» un ostacolo sulla linea, è impossibile che riesca a frenare in convoglio, a meno che il convoglio stesso in quel momento stia marciando a 20 o 30 chilometri all'ora.

Vediamo ora, invece, come vanno le cose su una linea dotata di impianto di segnalamento e blocco automatico. Sul cruscotto della cabina di guida, l'accenderai e lo spegnerai di un certo numero di segnalini luminosi (l'accensione e lo spegnimento do ognuno dei quali è accompagnato da un segnale acustico), «informa» il macchinista in maniera continua delle condizioni della linea che gli sta davanti: gli dice se il semaforo che incontrerà e che ancora non vede, è verde o in altro assetto; gli dice se il successivo semaforo è anche quello seguente sono sul verde o in altro assetto; gli «ripete» le prescrizioni dei segnali e cioè di procedere senza limitazione di velocità, oppure rallentare ed una certa velocità, oppure fermarsi al prossimo semaforo o a quello successivo.

Per prima cosa, con questo sistema, in caso di nebbia, bufera d'acqua o di neve, o comunque condizioni di cattiva visibilità, il convoglio procede in perfette condizioni di sicurezza, in quanto il sistema di segnalamento e blocco «ripete» in cabina l'assetto dei semafori siti lungo la linea.

Ma c'è di più. Un convoglio che marcia sulla linea, «si lascia dietro» una sorta «protetta» dei segnali. Appena ha superato un segnale, questo passa automaticamente sul rosso e quello ad esso precedente in un assetto che significa «via impedita». Per cui un convoglio che segue è «avvisato» della presenza del treno che lo precede, e della distanza che lo separa da questo.

Se un treno, un segmento di treno, un singolo carro o carrozza, al limite un carrello o un ostacolo qualsiasi, rimangono sul binario, essi «segnalano la loro presenza» automaticamente: il semaforo «a monte» si porta sul rosso e quello precedente sull'assetto «via impedita», per cui il personale di macchina di un convoglio che sopraggiunge, viene avvisato della situazione, riceve la «prescrizione» di rallentare ed arrestarsi, ed ha più di tre chilometri di spazio sicuro davanti a sè per poterlo fare.

Il sistema, infine, ha un ulteriore sicurezza intrinseca: nel caso estremamente improbabile in cui un convoglio superi il semaforo rosso, immediatamente e automaticamente intervengono i sistemi frenanti. Tutto questo spiega perchè i tecnici, commentando il disastro, hanno affermato concordi che, se il tratto di linea ove si è verificata la sciagura fosse stato attrezzato con il sistema di segnalamento e blocco automatico, il convoglio in arrivo si sarebbe regolarmente fermato un paio di chilometri prima del luogo ove sostava il troncone di treno merci staccatosi dal resto del convoglio.

Il sistema di segnalamento e blocco automatico può essere facilmente portato a un gradino superiore di automazione, introducendo nel sistema stesso il segnale di velocità. Non occorre complicare molto gli impianti perchè il treno «obbedisca» automaticamente alle prescrizioni di rallentamento, portandosi alla velocità prescritta, anche se il personale di macchina non fa le corrispondenti manovre. Si tratta di un interessante perfezionamento; il sistema «essenziale» che dovrebbe essere installato lungo tutte le linee di una certa importanza, è comunque per prima cosa quello descritto a grandi linee più sopra: ripetizione dei segnali in cabina; arresto automatico se il convoglio supera un segnale rosso; «segnalamento» automatico della presenza di un convoglio o di un carro su un dato segmento di binario mediante il gioco delle luci semaforiche e dei «segnali in codice» inviati ai convogli che seguono, marciando nella stessa direzione.

Una domanda di fondo rimane senza risposta. Come mai un sistema di tale importanza agli effetti della sicurezza di esercizio, arcinoto da decenni, sia installato solamente su una frazione modesta della rete italiana, e certamente non nel Sud, mentre larghi tratti della stessa sono abilitati per velocità di 130 ed anche 160 chilometri orari.

Paolo Sassi

Una delle vittime del tragico scontro, inseguita fra le lamiere.

Mostre a Brindisi sulla cultura sovietica

BARI — Tra le mostre organizzate in occasione delle «Giornate della cultura sovietica in Puglia» particolarmente interessanti risultano quella sul «Manifesto politico degli anni della rivoluzione» esposta a Brindisi e quella su «Eisenstein: dai bozzetti teatrali ai disegni per il cinema», organizzata nelle sale del museo provinciale di Lecce. Si tratta di due mostre allestite con particolare cura, specie quella leccese, che hanno trovato l'attenzione degli studenti dei due centri pugliesi che giornalmente visitano le mostre: i manifesti rivoluzionari rustarati dal centro «Grabar» con eccezionale maestria; e le foto, i documenti, gli schizzi sul lavoro dell'insperato regista sovietico, curati dall'istituto di storia dell'arte dell'università di Pisa.

In quest'ultima sono raccolti oltre 650 pezzi tra fotografie, fotolito e manifesti riguardanti l'intera attività grafica di Ejzenstejn, ognuno dei quali è comparso con l'intera opera del regista.

Più semplice, ma non per questo scontata, la mostra del manifesto politico rustarato, con opere di Vladimir Lebedev, di Dmitrij Moor ed altri. Una mostra che a Brindisi ha riscosso una indiscutibile attenzione tra gli studenti delle scuole medie della città che hanno utilizzato la visita alla mostra come occasione di studio storico e grafico diretto degli insegnanti. Tutto ciò rappresenta un modo nuovo di fare lezione che utilizza ciò che le varie iniziative culturali offrono.

OSPEDALE PSICHIATRICO
SAN GIACOMO
ALESSANDRIA

Concorso a due borse di studio per tesi di laurea su argomenti di psichiatria e/o neurologia alla memoria del prof. Ugo Marzuoli.

Articolo 1
Sono istituite, in esecuzione della deliberazione consiliare n. c/62 in data 19 settembre 1980, esecutiva per decorrenza di termine, numero due borse di studio per laureati in MEDICINA e CHIRURGIA con una tesi concernente la disciplina psichiatrica e neurologica dell'importo di lire 2.000.000 ciascuna.

Articolo 2
Sono ammessi i cittadini italiani laureati in medicina e chirurgia in una delle sessioni di esame degli anni accademici 1979/'80 e 1980/'81.
Per partecipare al concorso occorre presentare domanda in carta legale indirizzata impersonalmente al presidente dell'Ospedale psichiatrico «S. Giacomo» di Alessandria (ovvero, se l'Ente sarà disciolto, al presidente dell'Unità sanitaria locale di Alessandria), contenente le generalità del candidato, il recapito presso cui far pervenire le comunicazioni dell'Amministrazione e la richiesta di partecipazione al concorso in epigrafe. La firma deve essere autenticata a termine di legge.
A pena di nullità devono essere allegati alla domanda i seguenti documenti:
1) tesi di laurea, in duplice esemplare, munita dell'attestazione, a cura della Segreteria dell'Università, di conformità degli esemplari stessi all'originale depositato agli atti della Facoltà;
2) certificato di laurea in carta legale;
3) certificato di cittadinanza in carta legale;
4) dichiarazione del competente Ufficio delle imposte dirette attestante il reddito dichiarato dal concorrente o dal capofamiglia (se convivente) relativamente all'anno antecedente il conseguimento della laurea.
La domanda e gli allegati devono essere presentati entro il termine perentorio del 31 marzo 1982.

Articolo 3
Gli elaborati saranno giudicati da una commissione scientifica, nominata dal comitato di gestione dell'Unità sanitaria locale di Alessandria, successivamente alla scadenza del termine di presentazione delle domande. La commissione formerà una apposita graduatoria di merito.

Articolo 4
Sarà data particolare valutazione alle trattazioni riguardanti la riforma psichiatrica (legge 180) e/o la riforma sanitaria (legge 833).

Articolo 5
Resta impregiudicata la facoltà dell'Amministrazione di modificare le suesposte condizioni di concorso, escluse le riduzioni del numero o dell'entità delle borse di studio.
IL DIRETTORE AMM.VO Dott. Vincenzo Puglio — IL PRESIDENTE Luciano Bustello