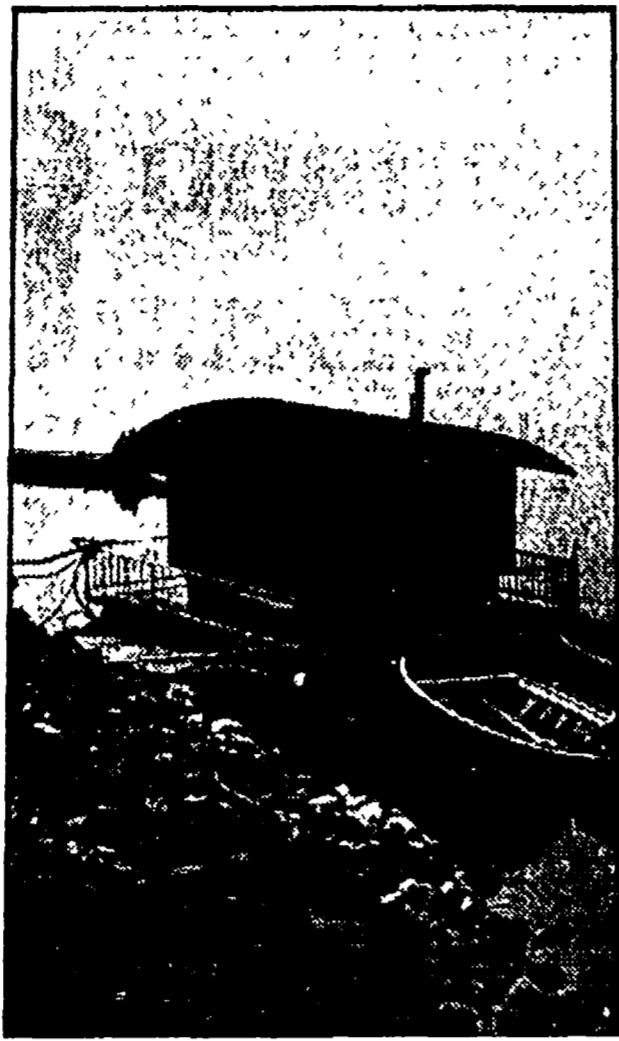


# Il commissario di governo boccia l'intesa regionale per gli interventi sul Po

MILANO — Il commissario di governo della Regione Lombardia ha bocciato la legge con cui il Consiglio regionale aveva approvato l'adesione all'intesa interregionale per il coordinamento delle funzioni relative al Po. L'intesa venne firmata nella scorsa primavera fra i presidenti della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia-Romagna, mentre il presidente del Piemonte si astenne all'ultimo momento. Le obiezioni del Commissario sono sostanzialmente di due tipi. La prima si riferisce al fatto che il decreto 616 delega dei poteri alle Regioni «consentite forme comuni di gestione e programmazione» in alcune attività e servizi, con esclusione di funzioni generali. La seconda riguarda l'intesa non compatibile con l'autonomia spettante a ciascuna regione e con le funzioni proprie dei relativi organi, nonché con il sistema dei rapporti, con funzioni di indirizzo, coordinamento e programmazione di spettanza statale. La decisione del rappresentante del governo in Lombardia pone delicati problemi nei rapporti fra il potere centrale e le auto-

mie regionali, e il pone, in termini tali da creare intralci invece che fare chiarezza. È vero, infatti, che le quattro regioni non sono «limitate» nel senso classico geografico del termine, cioè ciascuna di loro non confina con tutte le altre (la Lombardia, però, sì). Ma il fiume le attraversa tutte e le collega «indissolubilmente» dal punto di vista della gestione territoriale. È vero che deve essere salvaguardata l'autonomia di ogni singola Regione. Ma non è stato alto di piena autonomia quello deciso dal Consiglio regionale lombardo (al pari degli altri) di aderire con propria legge all'intesa per il Po? Dietro tali questioni sottilmente burocratiche si nascondono resistenze di potere in materia di delega alle Regioni e di attuazione dei decreti relativi. E noto che il ministro dei Lavori Pubblici Nicolazzi ha fatto conoscere il suo disappunto per l'intesa, trovando consenso presso il Presidente del Piemonte Enrietti. Non se ne comprende la ragione, poiché l'intesa fra le regioni non pone in discussione le funzioni del governo centrale, ma si limita a coordinare quelle attribuite dalla legge alle Regioni stesse.



# Anche all'Asinara Raffaele Cutolo tenta la carta della follia

NUORO — Raffaele Cutolo, capo della «Nuova camorra organizzata» sarà sottoposto a perizia psichiatrica. Lo ha deciso il giudice istruttore del tribunale di Nuoro che conduce le indagini sull'assassinio del boss della mala milanese Francis Turatello, detto Faccia d'angelo, ucciso il 17 agosto dell'anno passato. L'ideatore e il mandante del delitto sarebbe stato appunto Cutolo. La perizia psichiatrica, dovrebbe accertare le condizioni mentali di Cutolo e le sue «reali capacità di intendere e di volere». Sembrerebbe infatti che il boss, trasferito all'Asinara alcuni mesi fa, risentirebbe delle condizioni di particolare «sicurezza» alle quali sarebbe sottoposto nella sezione di Fornielli, del carcere dell'Asinara, quella stessa dove sono stati a lungo detenuti alcuni fra i massimi esponenti del terrorismo nazionale. Il giudice, nei prossimi giorni, dovrà anche risolvere alcuni problemi di carattere strategico e decidere cioè se fare effettuare la perizia psichiatrica direttamente all'Asinara, cosa che pone una serie di difficoltà, o se far spostare Cutolo in un'altra località. È già la seconda volta che Raffaele Cutolo viene sottoposto a perizia psichiatrica: la prima volta l'accertamento sullo stato delle sue facoltà psichiche e mentali contribuì a mandarlo assolto da accuse relative ad episodio accaduto nel napoletano. Per l'uccisione di Turatello sono incriminati, quali esecutori materiali, Salvatore Mofese, Antonio Faro, Vincenzo Androssi e Pasquale Borria.



# Così le «bustarelle» dei petrolieri arrivavano a Giudice

TORINO — Il processo al generale Raffaele Giudice e altri 19 imputati per lo scandalo dei petroli è decollato, ma l'interrogatorio dell'imputato numero uno non ancora perché i difensori hanno chiesto una pausa per poter esaminare i nuovi documenti inviati al tribunale dal giudice Vaudano e allegati agli atti processuali. Si tratta di recentissimi interrogatori svolti dai giudici istruttori nell'ambito di due inchieste, tuttora in corso, sui traffici illeciti della ditta Sipca di Bruino (Torino). A quanto sembra le confessioni aggiungono nuovi particolari sul mastodontico raggio e renderebbero più grave la posizione processuale sia dell'ex comandante generale Giudice che dell'ex capo di stato maggiore della Guardia di finanza, tuttora latitante, Donato Lo Prete. L'ex colonnello delle Fiamme gialle e poi petroliere Salvatore Galassi, già condannato per altri procedimenti sulle frodi dei prodotti petroliferi, posto di fronte agli assegni per 1 miliardo e 200 milioni prelevati dal conto suo e di un altro ex ufficiale (anche lui poi divenuto petroliere), Vincenzo Gissi, presso la Banca Commerciale di Milano il 22 giugno 1976 e poi finiti quasi tutti nelle tasche di Musselli o dei suoi collaboratori della Sipca, avrebbe ammesso che si trattò di pagamenti o restituzioni di denaro relativi a rapporti illeciti fra aziende di Gissi-Galassi (Sipar, Garlate) e la Sipca. Polché due di questi assegni, per un totale di quasi 15 milioni, finirono poi al generale Giudice, Galassi avrebbe sostenuto che evidentemente furono i petrolieri Musselli e soci o addirittura Lo Prete a darglieli affinché l'ex comandante generale delle «Fiamme gialle» chiudesse un occhio sugli illeciti traffici.

# Il provvedimento è stato preso per bloccare le agitazioni «selvagge»

## Gli autisti dei bus romani precettati dal prefetto

Le astensioni sono state proclamate da un sindacato autonomo, il «Sinai» - L'amministrazione comunale insiste per un confronto con i lavoratori - Un mese di paralisi

ROMA — Dopo un mese di paralisi nei trasporti a Roma, gli «autonomi» sono riusciti a raggiungere il loro obiettivo: lunedì, quando dovrebbero ricominciare gli scoperti «selvaggi» dopo qualche giorno di tregua, scatterà la precettazione degli autisti dei bus. Lo ha deciso il Prefetto di Roma, che ieri ha firmato il decreto. E subito, guardie di finanza, vigili urbani e carabinieri si sono messi al lavoro per recapitare «ad personam» l'ordinanza.

È un ultimo appello a far prevalere «il buon senso», come ha detto ieri sera il sindaco Vetere in un incontro con i giornalisti. Il Comune insomma spenderà anche queste ore per cercare di evitare la revoca del pesantissimo

calendario di scioperi, e far così decadere la precettazione: una misura certo necessaria alla città, ma che rischia di inasprire i rapporti con la categoria, rischia di alimentare il malcontento.

D'altra parte l'azienda è disposta a sedersi attorno a un tavolo assieme al «Sinai». Questa disponibilità era già nota da diverse settimane, ma non è stata mai presa in considerazione dal sindacato «giallo».

Perché? La spiegazione è facile. Il «Sinai» è riuscito a mobilitare la categoria su piedi di città per quasi un mese. Colpendo oltre tutto

economico dei massimi livelli per gli autisti e «monetizzazione» dei disagi a cui è costretto tutti i giorni chi deve portare un bus. Nel pacchetto delle rivendicazioni del «Sinai» ci sono alcune proposte che davvero appaiono «grottesche». Un esempio: gli «autonomi» vogliono che i nuovi posti di lavoro all'Atac siano appannaggio dei figli degli autisti. Come dire: «Siamo in lotta per affermare il clientelismo e la corruzione come sistema».

È per sostenere proposte di questo tipo hanno lasciato a piedi la città per quasi un mese. Colpendo oltre tutto le



ROMA — Un deposito di autobus

# Uccide la suocera, la brucia e da Modena va a seppellirla a Foggia

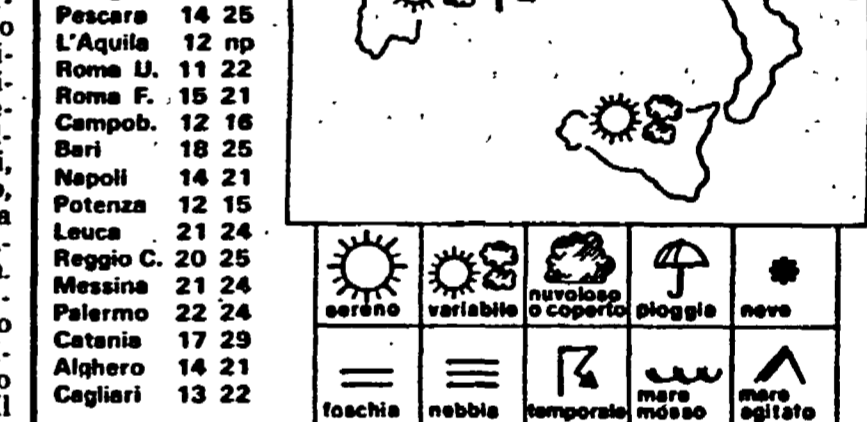
L'assassino è un giovane artigiano - Imputava alla vittima il fallimento del suo matrimonio - Il corpo sepolto nel letto di un fiume

Dalla nostra redazione

MODENA — Ha ucciso la suocera, ha messo il cadavere in un bidone, lo ha trasportato per oltre 700 chilometri, lo ha bruciato, fatto a pezzi infine lo ha sotterrato dentro ad un piccolo bidone nel gretto di un torrente. Una sequenza criminale cominciata nel pomeriggio di sabato 2 ottobre quando Irma Lancellotti, artigiana modenese 30enne contitolare di una ditta per il montaggio di mangiatrici meccaniche, ha incontrato la suocera, Lidia Ferrari di 46 anni, guardabiana in una polisportiva cittadina.

## Il tempo

Città	Temperatura
Bolzano	6 18
Verona	7 19
Trieste	15 18
Venezia	11 20
Milano	7 18
Torino	5 21
Genova	10 17
Bologna	12 21
Firenze	12 19
Pisa	15 18
Ancona	12 22
Perugia	10 18
Pescara	14 25
L'Aquila	12 np
Roma U.	11 22
Roma F.	15 21
Comob.	15 18
Sari	18 25
Napoli	14 21
Potenza	12 15
Leuca	21 24
Reggio C.	20 25
Messina	21 24
Palermo	22 24
Catania	17 29
Alghero	14 21
Cagliari	13 22



SITUAZIONE: Aria fredda umida ed instabile atfissa sulla nostra penisola proveniente dai quadranti nord-occidentali. In seno a tale flusso freddo si muovono veloci linee temporalesche che attraversano le nostre regioni provocando fenomeni di instabilità. Sulle regioni nord-occidentali che si trovano sottovento rispetto al flusso freddo i fenomeni sono più attenuati o addirittura assenti.

N. TEMPO IN ITALIA: Sull'arco alpino, sulle regioni settentrionali e su quelle centrali condizioni di variabilità piuttosto accentuate per cui durante il corso della giornata si alterneranno formazioni nuvolose e schiarite più o meno ampie. Le schiarite saranno più probabili sul settore occidentale e sul golfo ligure mentre la nuvolosità sarà più frequente sulle Tre Venezie e sulle regioni centrali dove a tratti potrà dar luogo a piogge anche di tipo temporalesco. Sulle regioni meridionali tempo variabile con alternanze di annuvolamenti e schiarite ma con tendenza ad intensificazione della nuvolosità nel pomeriggio. Temperatura generalmente in diminuzione.

SRMO

# Si è conclusa a Stresa la trentottesima conferenza del traffico

## Diecimila morti sulle strade ogni anno

La percentuale è lievemente diminuita rispetto al numero del «parco veicoli» - Nel 1981 sono stati spesi dalla società 5.500 miliardi per «sinistri» - Non esistono in Italia ricerche attendibili sulle cause degli incidenti - È stata utilizzata un'indagine inglese

**Dal nostro inviato**  
STRESA — Usare l'automobile nel nostro Paese sembra rappresenti una attività ad alto rischio. Almeno stando alle cifre fornite durante la XXVIII Conferenza del traffico e della circolazione conclusasi ieri a Stresa. Diecimila morti sulle strade ogni anno, infatti, rappresentano in assoluto una quantità impressionante. Anche se, come sempre quando si tratta di statistiche, i numeri privi di adeguati raffronti con altri parametri non possiedono un significato reale. Se si pensa che i «movimenti» annui dei veicoli in Italia superano i 6 miliardi e mezzo, si nota subito come, rispetto ad una simile cifra, le 10 mila vittime, i circa 200 mila feriti e i 280 mila incidenti stradali annui non rappresentino una grandezza molto significativa.

Del resto, come ha anche confermato ieri il professor Emilio Gerelli dell'università di Pavia che ha svolto la relazione centrale della Conferenza, la mortalità rispetto all'intero «parco veicoli» italiano si è notevolmente ridotta passando dal 5,4 per mille nel 1952 allo

0,48 nel 1979. Anche se mancano i rilevamenti per l'80 e l'81 pare che la tendenza non abbia subito mutamenti.

Ma, come è emerso dall'intervento del presidente nazionale dell'ACI Rosario Alessi, il vero problema in questo settore non è costituito dal tasso di mortalità (la cui riduzione rappresenta pure uno degli obiettivi più importanti e difficili da conseguire) quanto dagli enormi costi sociali degli incidenti stradali nel nostro Paese dal momento che nel 1981 il totale dei sinistri è costato alla società circa 5500 miliardi di lire.

Quali le cause principali degli incidenti stradali? In Italia sembra non esistano ricerche attendibili in questo senso. Così il prof. Gerelli nella sua relazione ha utilizzato un'indagine effettuata due anni fa in Gran Bretagna i cui risultati non si scostano in modo significativo da quelli emersi da analoghe ricerche effettuate in altri Paesi industrializzati.

Le statistiche spiegano dunque che «tra i principali fattori determinanti, di gran lunga più importanti sono l'errore o incapacità del guidatore o del pedone (95%). Seguono nettamente distanzianti i fattori ambientali e stradali e le caratteristiche del veicolo: guasti, imperfezioni, insufficiente manutenzione e così via.

Naturalmente, oltre che auspicabile, è possibile muoversi in direzione di una riduzione assoluta o relativa del tasso di infortuni stradali, lungo direttrici diverse. Ad esempio tramite una più efficace ed estesa educazione stradale da inserire obbligatoriamente nelle scuole; rendendo operante il più rapidamento possibile il nuovo codice stradale ormai da ventidici anni in «animazione sospesa»; introducendo come accade da anni in altri Paesi la «patente a punti» che viene sospesa per periodi variabili quando il titolare ha superato un determinato «quorum» relativo al numero e alla gravità delle infrazioni commesse.

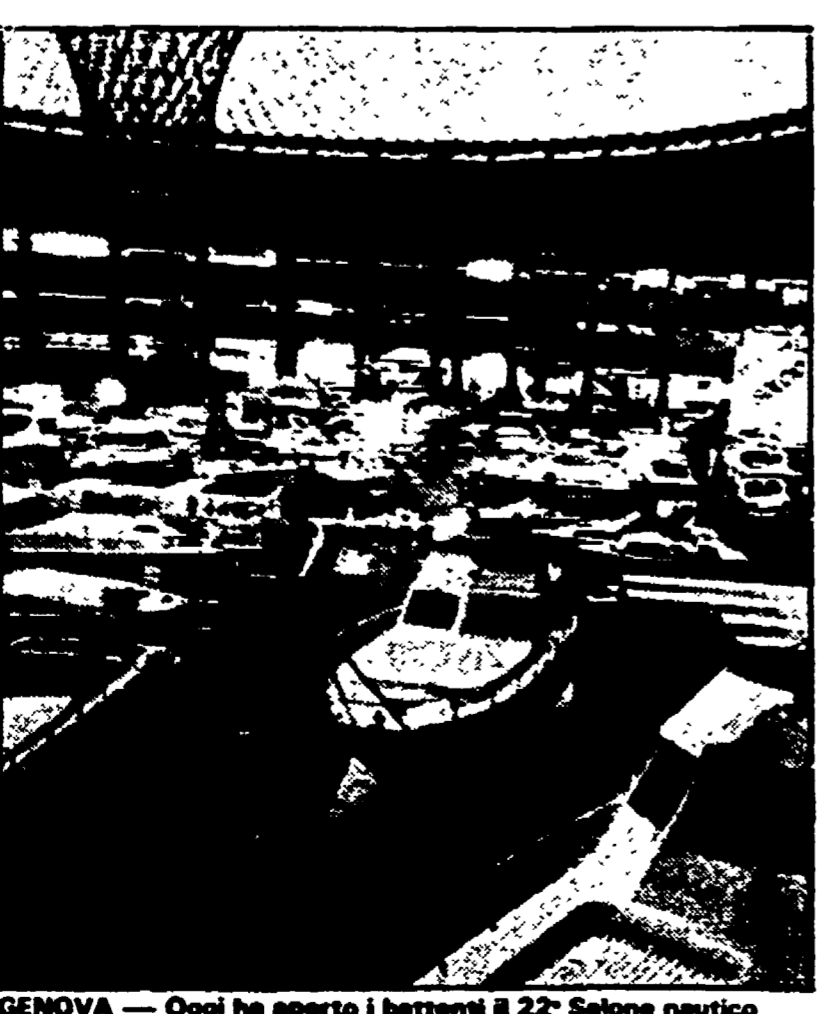
Insomma rendere più sicura la circolazione sulle nostre strade è possibile soltanto intervenendo lungo direttrici che non utilizzino ma delle quali una adeguata politica finanziaria indirizzata allo studio delle iniziative di prevenzione dei sinistri. Invece, come ha denunciato il presidente dell'ACI durante la prima giornata della Conferenza, «si consente addirittura che vadano a residui passivi gli scarsi fondi» destinati a questo scopo. L'intervento pubblico in materia di sicurezza stradale deve quindi allungare decisamente il passo.

Come ha ricordato il prof. Gerelli gli elementi più importanti in questa direzione sono una adeguata legislazione e la sua corretta applicazione; una adeguata costruzione e manutenzione delle strade; una più elevata sicurezza dei veicoli; e un loro più accurato controllo e una efficiente educazione stradale unita alla indispensabile istruzione dei guidatori. Un discorso molto condivisibile che però presenta almeno un punto debole: resta infatti da stabilire se i costi della realizzazione di un simile ventaglio di interventi siano inferiori ai costi (sociali, come i primi) degli incidenti stradali.

Elio Spada

# Si è aperto a Genova il salone della nautica

Dalla nostra redazione  
GENOVA — «Il lusso non ha niente a che spartire con la stazza della nave. Se a bordo, per esempio, devono vivere otto persone, non si può considerare una scelta di lusso comprarsi una barca ai di sopra delle dodici tonnellate».



GENOVA — Oggi ha aperto il battersi il 22° Salone nautico

da uno yacht all'altro diremo che lo Stato italiano (quando ci riesce) impone sulle imbarcazioni più grandi un'aliquota Iva del 35%, considerandole come beni di lusso. Ma, come si è visto, anche chi non è abituato a salire

# Tra gommoni e «gorilla» lo yacht da un miliardo

una riduzione dell'Iva sulle imbarcazioni, ma da buon esperto di cose marine non ha mai mantenuto l'impegno.

Lamentevole a parte, questo salone che attira ogni anno più di trecentomila visitatori è anche occasione di bilanci di fine stagione. L'industria italiana ha aumentato quest'anno il fatturato di oltre il 26%, mentre il parco delle unità naviganti ha superato quota 500 mila. Anche le esportazioni sono cresciute, e nell'ultima stagione hanno portato un'entrata di 82 miliardi di lire. Bene anche il settore subacqueo, la cui esposizione ormai da anni coincide con il salone nautico. Segnano i turisti possessori delle piccole imbarcazioni (gommoni, tavole a vela, semicabinati) e gli yacht a vela e motore oltre i dieci metri. Grosso calo, invece, nel settore delle barche di media stazza.

La novità in esposizione sono quasi 400, circa un quarto del totale. Non è una novità, però, il «re» del salone, lo yacht più grosso, che come lo scorso anno è il «Sulphurphantom» della Versil-

craft di Viareggio. Se avete la faccia da giornalista, da sfaccendato o da curioso senza soldi, non provate neppure a chiedere il prezzo: il signore tedesco che cura le vendite preferisce mantenere il segreto. Se invece somigliate vagamente ad uno scelto ed avete la faccia buona, forse quel signore vi dirà che per comprare i poteri ventitré metri di barca ci vogliono più o meno novecento milioni. Iva esclusa, perché quella si tratta sempre a parte. I maligni sostengono che nei cassetti degli stand, oltre al pleghevoli illustrati di tutte le imbarcazioni, ci sono anche i campionari delle bandiere di tutti i mondo. All'acquirente la scelta fra Panama, Montecarlo o altri paradisi fiscali.

Comunque da oggi e fino a lunedì 25 i cancelli sono aperti, dalle 9.30 alle 19: scelti e poveracci, appassionati e sognatori potranno sblizzarri fra le imbarcazioni più che mai stipate nell'ormai insufficiente area della Fiera. Se si capita nella giornata giusta, «può aversene che l'avventura di incontra-

re nientemeno che Michael Reagan, erede del più noto Ronald, a Genova per vendite motoscifi. Anche se al paparino non somiglia per niente, non sarà difficile riconoscerlo: tanto per non dare nell'occhio, il giovinotto circola in questi giorni con otto «gorilla» da uno e novanta in su. Potrete riconoscerli dal mitra che hanno a tracolla, oppure anche dai cartellini con su scritto «Secret service», che esibiscono a tutti quelli che incontrano. L'altra sera, però, si sono dimenticati di lessere quando sono entrati in uno dei più noti ristoranti di Santa Margherita. L'hanno assaltato e poi perquisito da cima a fondo, e solo dopo un quarto d'ora il terrorizzato proprietario è stato avvertito che Michael aveva appetito e che poteva preparare per nove. Al seguito di Michael ci sono anche quattro agenti della Digos italiana. Hanno una diarta di ventimila lire al giorno, e non entrano mai nei locali dove si nutrono Reagan e i suoi gorilla.

Marco Peschiera

Franco Canova

## il lavoro

settembre 1982

7

Cos'è dietro la scala Giovanni

il sistema ferroviario in Italia

## il lavoro

trasporti

Mensile a cura della Federazione Italiana Lavoratori Trasporti - CGIL

I PROBLEMI DEL LAVORO / L'ECONOMIA DEI TRASPORTI / SOBATTI / LA SICUREZZA SOCIALE / INTERNAZIONALI / SCIENZA E TECNOLOGIA / CULTURA E SPETTACOLI / RICERCA / LIBRI E RIVISTE

Abbonamento annuo per abbonato 5 numeri L. 6.000 - con postale n° 2028000 intestato a Editore Editoriale Italiana S.r.l. via lavoro nei trasporti - Corso d'Italia, 20 - 00198 Roma