

Allarme radioattivo a Calabritto per un vecchio parafulmine

AVELLINO — Allarme radioattivo a Calabritto. Per tre giorni gli abitanti di questo centro dell'alta Irpinia distrutto al 90% dal terremoto del 23 novembre '80, hanno temuto la contaminazione radioattiva. Nel corso delle operazioni di rimozione delle macerie, il centro storico, infatti, alcuni operai hanno dissepellito il parafulmine della crollata chiesa della Santissima Trinità. L'attrezzo era collegato ad una cassetta contenente una trentina di dischetti di materiale radioattivo — anche se a basso tenore — che avrebbe dovuto essere stato sostituito da molti anni, poiché una legge del 1962 imponeva di eliminare questo tipo di parafulmine. Il sindaco del paese, il socialista Pietro Filippone, avvertito dagli operai a sua volta ha avvisato il Ministero della Protezione Civile, la Prefettura di Avellino ed i vigili del fuoco. Soltanto nella tarda serata del 15 scorso, però, si sono fatti vivi i pompieri del capoluogo irpino che si sono limitati a ricoprire, con terreno di riporto, le scorie radioattive. E solo il giorno dopo è arrivato un tecnico dell'Ente nazionale per l'energia atomica che ha provveduto a recuperare ed a portare via le scorie del parafulmine. Gli operai che hanno tirato fuori il materiale inquinante sono, però, ancora sotto osservazione sia pure a titolo precauzionale. La paura, per gli abitanti del piccolo centro già così duramente provato dal terremoto, è stata grande. In una dichiarazione il sindaco Filippone ricordando che l'emergenza a Calabritto non è ancora finita, ha stigmatizzato la lentezza con cui hanno risposto alle sollecitazioni della Protezione civile e l'inadeguatezza dei mezzi usati per eliminare le scorie.



LONDRA — Giulio Rothchild-May: continuano a Londra le indagini. Nella capitale inglese sono intanto giunti due ufficiali dei Carabinieri, il capitano Giacomo Battaglia e il tenente Carlo Corsetti per compilare una serie di testimonii. Nella foto: i due ufficiali del CC

Baby-crack in Italia abbiamo la natalità più bassa del mondo

ROMA — L'Italia è il paese con la natalità più bassa del mondo, allo stesso livello della Germania ovest e della Danimarca. Nel 1981 — secondo un'indagine pubblicata da «Il Mondo» — sono nati appena 11 bambini per mille abitanti, 622 mila in tutto, contro un milione di nati nel 1961, e il declino è continuato anche nel 1982. Ma scomponendo le cifre per regione, si ottengono risultati ancora più significativi. Dieci regioni italiane sono al di sotto dei livelli tedeschi: Emilia e Liguria addirittura del 30%, ma anche Friuli, Toscana, Piemonte, Valle d'Aosta, Veneto, Lombardia e Trentino (dal 20 al 10% in meno della media di fecondità tedesca). Lazio e Marche sono a livelli svizzeri, mentre l'Abruzzo e il Molise hanno una natalità di poco inferiore a quella della Svezia. Nel complesso, il Centro-Nord ha un tasso lordo di riproduzione pari a 1,35 figli per ogni donna, contro 1,4 della Germania, 1,87 della Gran Bretagna, 1,97 della Francia, mentre per assicurare il ricambio delle generazioni è necessario un valore di circa 2,10. Il calo della natalità avrà conseguenze enormi sullo sviluppo del Paese e già ora — secondo gli esperti interpellati dalla rivista — si sta creando un problema di tipo demografico, con il crollo degli alunni nella scuola, il vuoto nel mercato del lavoro, l'altissima incidenza delle pensioni sul prodotto nazionale lordo, il dualismo ancora più esasperato tra Nord e Sud. Secondo i demografi, per incentivare la natalità è indispensabile rimediare anche i moltissimi ostacoli alla maternità che esistono in Italia.

L'Alitalia per l'estate punta a collegare meglio Nord e Sud Nuovi voli da Milano e Torino

Dal nostro inviato
SORRENTO — Quest'anno il gruppo Alitalia per il periodo estivo punta fondamentalmente sul potenziamento dei servizi interni, in particolare dei collegamenti Nord-Sud. Lo ha annunciato l'ing. Pavolini, vicedirettore centrale di gestione dell'Alitalia, in occasione dell'annuale presentazione degli orari estivi, svoltasi a Sorrento, della compagnia di bandiera e delle consociate ATI e Aermediterranea. Lo stimolo viene dai risultati positivi conseguiti nel 1982 con un aumento del traffico interno dell'11% (i passeggeri trasportati sono stati 6 milioni 350 mila) e con la prospettiva di un ulteriore incremento per quest'anno di almeno 15%. Complessivamente i passeggeri trasportati dall'Alitalia sono stati circa 11 milioni con una notevole espansione (+1,5%) in un periodo di stasi per tutte le compagnie aeree. L'Alitalia pensa di realizzare gli obiettivi operando su due direttrici: l'aumento della capacità di trasporto su alcune linee con l'immissione in servizio di aerei con maggiore disponibilità di posti (A300 e B727) soprattutto nelle ore cosiddette di punta; l'istituzione di collegamenti diretti fra le città del Sud e quelle del Nord, fra l'altro con un risparmio di circa il 25% sul costo dei biglietti

derivante dal «salto» dello scalo di Roma finora pressoché obbligatorio per tutte le linee Nord-Sud. Ma veniamo ai dettagli del programma. Sulla Roma-Milano-Roma, la linea sicuramente più trafficata, sarà aumentato l'impiego degli Airbus A300 (250 posti). Sei dei 18 collegamenti giornalieri saranno effettuati con questo tipo di «macchina». La Roma-Milano-Roma sarà alleggerita anche dalla istituzione delle linee dirette con altre destinazioni (Mezzogiorno e isole) sulle quali inoltre sarà impiegato anche un numero maggiore di B727 (181 posti) in sostituzione dei B73 (120 posti). I nuovi collegamenti quotidiani istituiti sono: Venezia-Napoli-Palermo e viceversa; Torino-Bari (via Roma) e ritorno; Milano-Brindisi. I voli sulla Milano-Catania passeranno da 10 a 12 voli settimanali (quattro via Pisa); aumento di un collegamento (da sei a sette) sulla Milano-Napoli e istituzione di un collegamento giornaliero Napoli-Genova; miglioramento dei servizi con la Sardegna; la linea Torino-Genova-Alghero-Cagliari è sostituita dai voli Torino-Cagliari e Torino-Genova-Alghero. Il nuovo programma scatterà fra una settimana, il 27 marzo, con l'entrata in vigore dell'ora legale in tutta Europa.

Illo Giordani

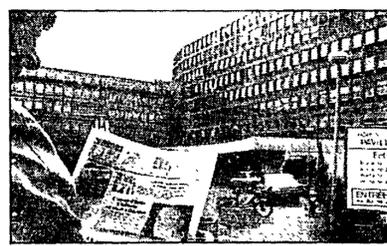
La cerimonia giovedì nell'abbazia della Savoia

Ad Hautescombe si prepara il funerale di Umberto

Messaggi di cordoglio - Telegrammi del Presidente Pertini e del Papa - Una dichiarazione di Spadolini - Riaperta la polemica sull'ipotesi di riforma costituzionale

ROMA — Si svolgeranno giovedì prossimo nella basilica di Hautescombe, in alta Savoia, i funerali ufficiali di Umberto II re d'Italia. La salma è arrivata ieri mattina nella località francese, accompagnata dal figlio di Umberto, Vittorio Emanuele, che da alcuni giorni era a Ginevra ad assistere al padre morente nell'ospedale cantonale. Contemporaneamente, si svolgerà a Roma una cerimonia a Roma: è stata annunciata dai monarchici italiani, che vorrebbero ricordare l'ex re in piazza del Pantheon. Intanto continuano ad arrivare alla famiglia Savoia telegrammi di condoglianze, dall'Italia e dall'estero. Il presidente della Repubblica Pertini ha inviato un breve messaggio a Maria José del Belgio, moglie separata dell'ex re, esprimendo cordoglio e augurando per il grave lutto che colpirà la sua famiglia. Le sono vicino — scrive Pertini — con umana solidarietà.

terra. Mentre uno dei due presentatori della legge di riforma costituzionale — il repubblicano Mammi — proprio l'altro giorno ha spiegato come a suo avviso la morte di Umberto chiudesse questa discussione, da altri versanti si torna invece ad insistere per riaprire i confini italiani ai discendenti di Umberto: e cioè, in sostanza, a suo figlio Vittorio Emanuele, al quale ieri diversi giornali attribuivano addirittura l'appellativo di sua maestà. Anche la Rai-Tv — con una trasmissione speciale del Cr1, per esempio — ha dato spazio a questa tendenza. Ha presentato addirittura una intervista a Vittorio Emanuele, nella quale il figlio di Umberto ha dichiarato apertamente di non considera-



re affatto «in un cassetto» la corona di re d'Italia, o tutt'al più — ha detto — «se è in un cassetto allora è in un cassetto bene aperto». C'è da dire che mentre la richiesta di consentire il rientro in Italia di Umberto, vecchio e ammalato, poteva forse avere una sua motivazione umanitaria, ben diversa è la questione di suo figlio. Con quale buon senso si può sostenere che bisogna modificare la Costituzione per consentire la cittadinanza italiana ad un uomo che qui da noi — e non solo qui — è famoso solo come affiliato della P2, e come responsabile della morte di un ragazzo tedesco, abbattuto a fucilate perché disturbava la serata di Vittorio?

Strage per gelosia Uccide l'amante e una bambina di nove anni

L'uomo, un maresciallo dei carabinieri, ha anche sparato colpi di pistola al marito della donna, ad un'altra figlia e a se stesso



CHIOGGIA — Luciana Ruzza uccisa insieme alla figlia da un maresciallo del CC

rabini andava avanti da qualche anno. Lui prestava servizio nel Veneto da molti anni ed era stato anche a Contarina, dove aveva conosciuto la donna, molto più giovane di lui e piuttosto bella, spesso trascurata dal marito, un marittimo, che si imbarcava e doveva sovente star lontano da casa. I due si sono legati sentimentalmente, ma la donna aveva anche chiesto la separazione legale dal marito; poi la famiglia, l'affetto dei tre figli avevano ripreso il sopravvento. Lui aveva una relazione con una donna, una ragazza tornata con il marito. Per voltare pagina avevano anche cambiato paese, si erano trasferiti nella villetta isolata vicino alla statale Roma, nelle campagne tra Ca' Lino e Sant'Anna. Ma lui, non aveva accettato la nuova realtà, non aveva saputo rassegnarsi alla fine di una relazione che gli era costata il trasferimento alla stazione dei carabinieri di Dolo. Sembrava steso per andare anticipatamente in pensione.

Dal nostro inviato
CHIOGGIA (Venezia) — Volere fare una strage, sterminare quella «famiglia» per amore della quale Luciana Vernizzi lo aveva lasciato. Per questo, prima di tirarsi nella testa l'ultimo colpo della sua pistola d'ordinanza, Giorgio Villani, 55 anni, maresciallo dei carabinieri originario di Foggia, ha lucidamente vuotato il caricatore contro la donna, suo marito e le due figliette Katia e Barbara, di 9 e 5 anni.

Roberto Bolis

Il caso Gentile in Tv, ovvero la Storia assente

carlo con precisione nell'epoca in cui ebbe luogo: epoca di infinita violenza, crudeltà e terrore (ma anche di straordinari eroismi) e di grandi speranze, non tutte deluse; sicché lo stesso principio (in sé e per sé giustissimo) che non si è ubbono, che non si possono «uccidere le idee», con la concorde affermazione del quale si è chiuso il dibattito, è apparso in quel contesto (almeno all'autore di questa nota) del tutto astratto, e per non un po' ipocrita, dato che non risultava per quello che è: una conquista storica ottenuta soltanto prima contro autoritarismi, oscurantismi e tirannie di varia risma e ispirazione, poi contro i regimi fascisti europei ed il loro ispiratore ed ideologo (quindi anche contro Giovanni Gentile); una conquista «storica», non eterna e neanche irreversibile, da difendere (anzi) e da ribadire, contro insidie e minacce, una conquista, infine, non raggiunta ovunque nel mondo, bensì

solo in una piccola minoranza dei Paesi membri dell'ONU. Circostranza non trascurabile quando si discute il problema. Orazio Barbieri, uno di coloro che non se ne stettero alla finestra, ma che agli avvenimenti di quell'epoca terribile parteciparono in prima persona, è stato lasciato quasi solo a dire la verità nuda e cruda: uccidendo Gentile, i giustiziati colpirono un attivo nemico politico, non un filosofo; ed in tal modo resero giustizia non solo ai giovani patrioti (o ai semplici renitenti alla leva fascista) fucilati senza pietà in nome delle «idee» che Gentile sosteneva con tanta «vis» polemica; ma anche (e lo sarei tentato di dire addirittura soprattutto) a quei giovani fascisti, braccianti, muratori, disoccupati, proletari e sottoproletari, che trascinati dagli appalti di Gentile (o sia pure per altri meno nobili ragioni) uccidevano ed erano uccisi dal loro coetanei partigiani.

Arminio Savio

Il tempo

LE TEMPE-
RATURE

Bolzano	1 20
Verona	0 16
Trieste	4 7
Venezia	3 7
Milano	7 16
Torino	3 17
Cuneo	6 15
Genova	11 14
Bologna	5 16
Firenze	8 16
Pisa	5 14
Ancona	1 14
Perugia	5 12
Pescara	1 12
L'Aquila	2 17
Roma	2 16
Roma F	3 15
Campob	5 13
Bari	6 15
Napoli	6 13
Potenza	3 16
S.M. Lucia	15
Raggio C	10 15
Messina	12 15
Palermo	11 14
Catania	2 18
Alghero	2 16
Cagliari	2 15

SITUAZIONE: Il tempo sul Italia è perturbato da una distribuzione di alta pressione atmosferica. Perturbazioni provenienti dall'Europa centrale e dirette verso i Balcani possono interessare marginalmente la fascia orientale della nostra penisola.

IL TEMPO IN ITALIA: Sulle regioni nord occidentali, sul golfoigure, sulla fascia tirrenica centrale, sulla Sardegna e sulla regione meridionale tempo generalmente nuvoloso caratterizzato da scarsa attività nuvolosa ed ampie zone di sereno. Sul arco alpino orientale, sulle Tre Venezie e sulla fascia adriatica è ancora compreso il relativo tratto della catena appenninica condizioni di tempo variabile caratterizzato da alternanza di annuvolamenti chiari e tratti possono essere accentuati ma a tratti si possono alternare ad ampie zone di sereno. Temperatura in aumento per quanto riguarda i valori massimi, senza notevoli variazioni per quanto riguarda i valori minimi della notte.

SIRIO

Comencini racconta una favola a conclusione di una conferenza internazionale sul traffico

Perché non è diventato così bello il mio Paese?

NAPOLI — Il titolo di questa storia è «Un paese saggio e previdente». L'autore è Luigi Comencini, maestro del cinema italiano. L'ha raccontata ieri a Napoli durante la tavola rotonda che ha chiuso la conferenza internazionale sul traffico. Le proponiamo perché quando si parla di viabilità in Italia non si dimentichino mai i fatti e le persone.

«Questo mio «fortunato Paese» dopo la guerra poteva ben darsi distrutto. Quello che non avvenne fu il merito di un certo numero di uomini che avevano fatto i tedeschi con la sistematica distruzione di ferrovie, ponti, strade e quant'altro potesse retardare l'avanzata del nemico. La pace ci trovò tremanti e era veramente da restare sgomenti di fronte alla mole del lavoro da compiere.

Ma non tardò a farsi strada nella mente dei governanti di allora che questa sciagura poteva anche diventare una fortuna.

Paese fortemente agricolo, calato tra nazioni industrializzate fin dal secolo scorso, era prevedibile che gli anni a venire avrebbero visto colmato questo divario. Popolo intraprendente, gli italiani liberi finalmente dalle pastoie di un regime che ne aveva bloccato lo sviluppo, si sarebbero abbandonati ad ogni sorta di intraprese dando luogo ad un vorticoso e tardivo sviluppo industriale.

Il «vantaggio» di avere il paese distrutto era quello di consentire che lo si ricostruisse a misura del futuro anziché ad immagine del passato.

Saggiamente i nostri governanti di allora istituirono una commissione di economisti e di sociologi chiedendoci di tracciare un quadro delle future esigenze del paese. Il responso non tardò: lo sviluppo industriale avrebbe provocato una grande mobilità delle persone, un flusso rapido e convulso dalle campagne verso la città, dalle zone più depresse alle zone dove emergeva il nuovo sviluppo industriale. Le città italiane, rimaste sino ad allora legate al modello dell'economia prevalentemente artigianale e contadina, tutta incentrata sulla piazza del mercato, cioè con un unico centro, sarebbero cresciute in quanto a popolazione sino a raggiungere livelli mai esistiti prima di allora.

La già citata intraprendenza degli italiani avrebbe fatto sor-

gere in luoghi più impensati grandi, medie e piccole industrie che sarebbero diventate poli di attrazione per la mano d'opera proveniente dalle campagne. Occorrevano case e ancora case. Ma guai ad affidarsi allo scatenarsi della speculazione edilizia. Avebbe compromesso l'armonioso sviluppo delle città mentre si poteva, proprio utilizzando i vuoti creati dalle distruzioni belliche, pianificare uno sviluppo edilizio consono ai nuovi bisogni. E anche qui la commissione investita del problema sottolineò l'esigenza di favorire la mobilità.

Le case non dovevano costruirsi a ridosso degli inquinanti poli industriali, ma in luoghi salubri e ameni. L'importanza era che il mezzo pubblico consentisse di raggiungere rapidamente i luoghi di lavoro. Favorire la mobilità era questa la nuova parola d'ordine; rimase famosa la frase di un politico di allora: «Già che arriviamo buoni ultimi, cerchiamo di essere i primi». Intendeva dire: giacché abbiamo uno sviluppo industriale in ritardo, vediamo di non commettere gli errori degli altri.

L'allarme venne con la ricostruzione del viadotto ferroviario Formis-Gaeta. Queste due

ventassero preda della speculazione. Furono istituite varie commissioni che svolsero bene e rapidamente il loro lavoro.

Per quanto riguarda la ricostruzione ferroviaria si decise che molte vecchie linee, tortuose e antieconomiche, andavano abbandonate a profitto di nuove linee che consentissero elevate velocità e rapidi collegamenti tra i principali poli di sviluppo.

Per quanto riguarda la mobilità urbana si affermò l'esigenza della priorità del trasporto collettivo su quello privato. Nelle città era necessario installare ferrovie metropolitane rapide e efficienti, ma uno studio su quanto era accaduto all'estero indusse presto a conclusione che le metropolitane fatte «poi», ossia quelle che seguono lo sviluppo edilizio, costano dieci volte di più della metropolitana fatta «prima», cioè sui terreni ancora sgombri, prima delle costruzioni delle case.

Anzi, collegando preventivamente i treni destinati a nuovi quartieri con le altre zone della città, se ne aumentava il valore e, facendo pagare queste spese, secondo un concetto liberistico, ai costruttori che sarebbero venuti «poi», si poteva ipotizzare una rete di trasporti urbani rapida ed efficiente a costo zero.

per ottenere che la produzione di autoveicoli venisse rallentata a profitto del materiale ferroviario di cui i piani prevedevano un grande bisogno.

Anche la lotta per frenare l'arroganza degli autotrasportatori fu dura e lunga, ma per fortuna la rete ferroviaria che si andava costruendo «ex-novo» si rivelò talmente efficiente nel campo del trasporto delle merci che il mezzo su strada venne presto abbandonato. E fu dura anche la lotta per frenare lo sviluppo autostradale che molti chiedevano in nome dell'efficienza, in realtà per incanto degli autotrasportatori e delle fabbriche di autoveicoli.

Insomma grazie ad una tempestiva ed oculata azione dei nostri governanti, in un momento delicato e irripetibile della nostra storia nazionale, la ricostruzione poté avvenire secondo alcuni concetti che sono fondamentalmente ancora oggi validi: prima i bisogni primari; i trasporti pubblici (e le fognature, l'acqua, la luce), poi le case; prima i lavori di consolidamento geologico, il disboscamento, l'arginamento dei fiumi, e poi le strade; prima la salvaguardia del territorio e poi il soddisfacimento dei bisogni privati.

E così grazie ad una saggia ed oculata politica, il mio Paese ha potuto trasformare la sciagura delle distruzioni in una grande occasione di adattamento del territorio ai bisogni della popolazione.

Luigi Comencini