Quattro rapinatori assaltano nella notte il treno Torino-Milano

MILANO — Il treno espresso Torino-Milano-Venezia è stato assalito ieri notte da quattro banditi che hanno rapinato quattro pacchi contenenti valuta, titoli o obbligazioni, anche gioielli. Ingentissimo il bottino. Il convoglio aveva lasciato Torino alle 22.30. Era atteso alla Centrale di Milano per le 23.30. La rapina è scattata mentre il treno, superata la stazione di Magenta, stava percorrendo una zona di campagna prima di immettersi nei centri industriali dell'hinterland milanese. Non è stato accertato quando i banditi siano saliti a bordo.

Il capotreno, che era tranquillamente seduto ad uno scrittoio, è stato colto di sorpresa: «Portaci al vagone postale», gli hanno intimato minacciandolo con le pistole. Sulla carrozza con i valori alcuni lavoratori erano intenti a smistare i pacchi da consegnare alla stazione di Milano, ormai vicina. Nessuno dei postini si è accorto che, dietro la porta a vetri, il capotreno faceva segno di aprire. I banditi hanno allora tamburreggiato sul vetro con una pistola; dall'interno del vagone postale; temendo per la sorte del capotreno, i lavoratori hanno aperto. I rapinatori hanno scelto i plichi a colpo sicuro, hanno riconosciuto quasi senza esitazione quattro dispacci «speciali» (sono pacchi che possono contenere qualsiasi oggetto, purché prezioso) e alcuni altri plichi «espressi». Uno dei rapinatori ha poi azionato il segnale di allarme e il treno si è arrestato, dopo una breve frenata, nei pressi di un quadrivio: un incrocio di strade secondarie che conducono in tutte le direzioni. La Escoposto, l'ufficio ispettivo delle poste, sta cercando di accertare l'entità del bottino: i «plichi speciali» sono assicurati, ma il risarcimento scatta solo in caso di smarrimento. La rapina invece rientra nei casi di «forza maggiore» per i quali le poste non rispondono.

g. lac.

Il dibattito con la prostituta: il ministro incontra gli studenti

ROMA — Faccia a faccia del ministro Falcucci con gli studenti e i docenti della scuola di Castelmaggiore. Tema: il dibattito sulla prostituzione organizzato dalla scuola bolognese e al quale avrebbe dovuto partecipare anche una prostituta. Dibattito prima negato poi «declassato» dalle ore mattutine a quelle pomeridiane, sempre per desiderio del ministro. Oggi, la senatrice Falcucci e una delegazione di studenti, docenti, genitori della scuola bolognese (accompagnati dall'onorevole comunista Leda Colombini) hanno smesso di parlarsi indirettamente attraverso le colonne dei giornali e i comunicati alle agenzie e si sono incontrati. Senza ricavarne molto, per la verità. Mentre infatti studenti e docenti di Castelmaggiore spiegavano che da ben cinque anni organizzano con successo la «settimana didattica alternativa» al mattino con dibattiti ed esperti esterni, e che quindi non aveva senso il «diktat» ministeriale, dall'altra parte la senatrice Falcucci confermava che, per carità, a scuola si può discutere di tutto, senza tabù.

«Ma perché, allora — ha chiesto l'on. Colombini — tutte le volte che si solleva il problema dell'educazione sessuale, a Roma come ad Ancona o a Bologna, il ministro interviene sempre per bloccare, rimandare, sopprimere?». Silenzio, risposte vaghe del ministro che si ripete quando la parlamentare comunista chiede come mai da mesi è bloccato il progetto di legge sull'educazione sessuale. Il resto è stato un tentativo dei ragazzi di spiegare che quel dibattito proibito non prevedeva la «prostituta in cattedra», ma un dialogo a più voci con un sessuologo, un magistrato, un sociologo e, appunto, la prostituta. Ma la risposta è la stessa: «Queste cose si fanno al pomeriggio». Dopo un'ora, il dialogo si è chiuso.

Schizzo di Michelangelo in URSS

MOSCA — Nella biblioteca dell'Università di Tartu, in URSS, è stato ritrovato un disegno a carboncino e china di Michelangelo Buonarroti. Secondo gli esperti si tratta di uno schizzo preparatorio per l'affresco del «Giudizio Universale»

«Volevano uccidere Fioroni»

ROMA — I dirigenti di «Autonomia» avevano progettato l'assassinio in carcere di Carlo Fioroni perché temevano che il «professorino» parlasse e coinvolgesse l'organizzazione nel sequestro e nella morte dell'ing. Carlo Saronio. La rivelazione è stata fatta nell'aula del Foro Italico, dove è proseguito il processo «7 Aprile», da Rocco Ricciardi, il portaletterе di Varese considerato un infiltrato dei carabinieri nelle formazioni armate, condannato a cinque anni per banda armata al termine del processo di Milano per la morte di Walter Tobagi. La deposizione di Ricciardi, potrebbe rivelarsi importante nel giudizio non solo per la circostanza rivelata sul caso Saronio, ma soprattutto per le conferme da lui fatte circa un ruolo di direzione e di organizzazione delle frange della lotta armata svolto da Toni Negri, Franco Tommei ed altri imputati.

Orvieto e Todi: il Senato prende tempo Per ora 20 miliardi

ROMA — Finalmente della Rupe di Orvieto si è discusso alla Commissione Lavori pubblici del Senato (la scorsa settimana il relatore, il socialdemocratico Maurizio Pagani, non si era presentato). La proposta di legge (primo firmatario il comunista Dario Valori) è stata presentata dai senatori umbri. Ieri il relatore ha posto una serie di osservazioni. Egli, infatti, giudica eccessiva la spesa prevista (132 miliardi) per rifinanziare le leggi del '78, '81 e '82. Comunque, già il Bilancio ha fatto sapere che, per il 1981, la disponibilità è di soli 20 miliardi di cui una parte destinati a Todi, così come prevede la legge finanziaria. Altri 25 miliardi, per ciascuno dei due anni (1985 e 1986), sono indicati nelle note di variazione al bilancio dello Stato. Probabilmente, lo ha riconosciuto il comunista Franco Giustinelli, la proposta di legge risente in qualche misura del fatto di essere uguale a quella presentata e non approvata nella passata legislatura, mentre la situazione si è modificata. Era però importante presentarla ed è necessario approvarla rapidamente, pur con qualche già individuata modifica, per far fronte alle necessità più che impellenti del consolidamento della Rupe. Giustinelli e Anderlini hanno proposto una struttura permanente per la sorveglianza sia della Rupe sia del colle di Todi e per la loro manutenzione. Senza interrompere l'esame del provvedimento, hanno sostenuto che la commissione potrebbe effettuare un sopralluogo per rendersi direttamente conto della necessità degli interventi. Ma sia il relatore sia lo stesso vicepresidente della Commissione — il dc Pietro Padula, che presiedeva — non sembrano avere molta fretta. Si sono dichiarati consapevoli dell'urgenza, ma hanno anche precisato che bisogna evitare soluzioni frettolose, che è necessario un «adeguato approfondimento».

Riprende lentamente la circolazione in Francia, respira l'economia

Dopo otto giorni ripartono i TIR

Le corporazioni degli autotrasportatori cedono alle proposte del governo francese

Dal nostro corrispondente

PARIGI — L'incubo di camion selvaggio è finito. Dopo otto giorni di blocchi stradali e di «operazioni lumaca», che oltre alla circolazione rischiavano di paralizzare progressivamente l'attività economica e commerciale del paese, le due organizzazioni corporative degli autotrasportatori, la FNTR e l'UNOSTRA, hanno invitato ieri mattina a togliere gli sbarramenti in tutta la Francia. A questo invito tardivo si è giunti dopo una notte di discussioni tra i dirigenti delle due corporazioni, incapaci di dare ormai un senso al proseguimento ad oltranza di un'agitazione che si rivelava sempre più ingiustificata e avventuristica. È in effetti con una falsa ragione che i leaders sindacali, contestati e sconfessati dalla stessa base, hanno motivato la fine dello sciopero: le dichiarazioni fatte giovedì sera alla televisione da Delors, primo ministro ad interim in assenza di Mauroy. La volontà affermata di «migliorare le capacità competitive» dei trasporti stradali e la promessa di facilitazioni di finanziamenti per questo «settore prioritario e produttivo» sarebbero stati il «gesto» atteso per porre fine all'agitazione.

In sostanza però le dichiarazioni di Delors non aggiungevano nulla di nuovo alla linea di condotta seguita dal governo e dal ministro dei Trasporti, Fiterman, in questi giorni. Fin dal 21 febbraio era stata data soddisfazione ai camionisti sulla loro rivendicazione più urgente (quella per la quale aveva preso le mosse lo sciopero selvaggio), vale a dire le facilitazioni di dogana ai valichi alpini, bestia nera degli autotrasporti internazionali. Si sarebbe poi dovuto discutere con calma degli altri problemi della categoria: detassazione del gasolio e finanziamento delle modernizzazioni delle aziende di trasporto. Il governo non ha ceduto sulle rivendicazioni corporative padronali (prolungamento degli orari di guida e alleggerimento delle norme di sicurezza a protezione del traffico e degli autisti) messe in maniera ultimativa sul piatto della bilancia mano a mano che si ampliava la stretta dei blocchi.

La realtà è che il movimento innestato dalle due corporazioni sui problemi di frontiera si andava sfilacciando, non solo per stanchezza, ma perché si facevano sempre più chiare le vere cause dell'oltranzismo padronale, i contrasti tra gli interessi dei padroni del trasporto e le condizioni di vita degli autisti che sarebbero risultate certamente intaccate se il governo avesse ceduto alle richieste della FNTR e della UNOSTRA. Erano poi risultati quantomeno sospetti certi appoggi e complicità esterne ad un movimento cui si voleva fare assumere una precisa tinta politica antigovernativa e le minacce e i tentativi di trascinare nella battaglia altre corporazioni, rivolgendosi alla «solidarietà» delle Camere di Commercio e dell'Industria. Un atteggiamento che rischiava di aggravare in maniera esplosiva le difficoltà economiche che cominciavano già a farsi sentire in vari settori: le industrie prive di rifornimenti di materiali, gli approvvigionamenti dei mercati, l'assottigliamento degli stock. Una serie di danni di cui non si è ancora fatto il conto ma che peseranno certamente sulla economia del paese. Ancora ieri le fabbriche automobilistiche lavoravano a ritmo ridotto; decine di migliaia di salariati erano ancora in cassa integrazione tecnica a salario decurtato del 40%; il settore ittico nei porti bretoni e normanni in difficoltà; le pompe di benzina vuote in varie regioni.

Il governo può comunque ritenersi soddisfatto di aver saputo imboccare e mantenere la via giusta. Quella su cui ha insistito ieri il Primo ministro, della «fermezza, senza escludere l'apertura». Il che non diminuisce la difficoltà di fare fronte a una contestazione corporativa di tipo poujaldista che porta in sé sempre il germe di un contagio ad altre corporazioni in un clima politico non dei più distesi quale è quello che vive oggi la Francia. Il governo di Parigi dovrà affrontare ora anche l'aspetto europeo del conflitto. Mauroy ha confermato ieri che la Francia è favorevole alla proposta olandese di una riunione dei ministri europei dei trasporti per andare verso un alleggerimento delle formalità doganali. La presidenza francese della CEE, ha detto, si sforzerà di mettere in opera questi orientamenti. Il presidente della Commissione europea, Gaston Thorn ha chiesto l'adozione urgente delle proposte fatte dalla Commissione stessa per semplificare il passaggio alle frontiere: documento di dogana unico, pagamento dell'IVA non più alle frontiere, ma nei singoli paesi, e l'alleggerimento dei controlli dei cittadini di paesi della Comunità. A partire dal primo gennaio 1985 dovrebbe entrare in vigore nella CEE una serie di nuove disposizioni per ridurre del 30-50 per cento il tempo necessario ai passaggi di frontiera per gli autotrasportatori. Ai governi francese, italiano e greco che intendono applicare queste nuove disposizioni soltanto nel 1987, si chiede di riesaminare le loro posizioni.

Franco Fabiani

Lento e ordinato il risveglio dei «bisonti»

Una fila di TIR che si perde a vista d'occhio di qua e di là del Monte Bianco - Sembra scongiurato il pericolo di un enorme ingorgo creato dalle migliaia di mezzi in sosta forzata da giorni e giorni - Chiari segnali di strumentalizzazione politica del problema

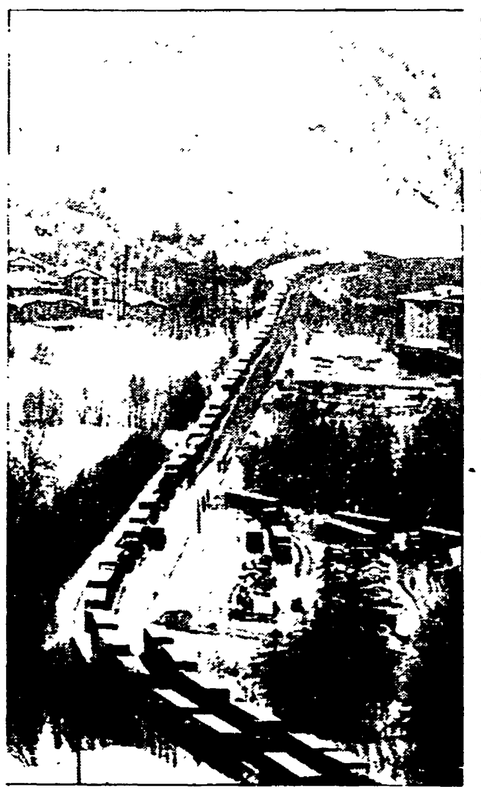
Dal nostro inviato

COURMAYEUR — *Tutti a casa, la guerra è finita. Dalle 10 di ieri mattina il traforo del Monte Bianco, 11 chilometri di arteria infartata per dieci giorni dallo sciopero durissimo dei camionisti francesi, ha ripreso a pompare sangue prezioso per tutta l'economia europea. Nella notte il governo di Mitterrand e i sindacati degli autotrasportatori hanno firmato l'armistizio. Per migliaia di camionisti termina un bivacco forzato che stava trasformandosi in un incubo.*

Secondo gli ultimi rilevamenti, i «bisonti» bloccati in Val d'Aosta erano circa 1.500, sul versante francese quasi 3 mila. Dalla dogana italiana, all'imbocco del tunnel, guardando a valle si vede la fila dei TIR prolungarsi a perdita d'occhio: lo sterminato serpente si scuote e comincia a muoversi, a sgranchirsi dopo un lungo torpore. Nel primo pomeriggio di ieri il traffico nei due sensi era ancora lentissimo ma quasi fluido, anche perché molti camionisti che avevano abbandonato i containers in doppia fila scendendo con le motrici verso la pianura sono stati avvertiti dai colleghi e sono immediatamente tornati a riprendersi la «soma» abbandonata.

Si temeva molto questo momento, la paura era che quasi 5 mila TIR, ripartendo tutti assieme, avrebbero provocato il più memorabile ingorgo della storia. Invece le operazioni di «rianimazione» di questo immane branco meccanico (che in autostrada formerebbe una fila lunga da Milano a Torino) si stanno rivelando più agevoli e rapide del previsto. Fa piacere poter scrivere, una volta tanto, che tutti i poteri pubblici e privati, qui in valle, si sono rivelati all'altezza della situazione: durante il blocco fornendo un'assistenza generosa ed efficiente ai camionisti bloccati (pasti e alloggio gratis negli alberghi, gasolio a chi ne era rimasto sprovvisto); e adesso, in queste ore, risolvendo innumerevoli problemi logistici. Una pattuglia della polizia di frontiera e due della stradale fanno la spola nel tratto di strada che va dal valico a Courmayeur, sbrogliando gli eventuali nodi della circolazione; tre furgoni-officina della IVECO sono arrivati da due giorni da Torino per prestare assistenza (gratuita) alle numerose motrici (di tutte le marche) rimaste con le batterie scariche o con i freni bloccati o vittime dei tanti problemi dovuti alla lunga sosta, assai inusuale per questi mastodonti abituati ad un uso continuativo.

Diverse le testimonianze dei primi camionisti in arrivo dalla Francia. Sfatti dalla fatica e dalla tensione, raccontano che la situazione, dall'altra parte, era pesantissima. Pochi viveri, niente ospitalità negli alberghi e un continuo accavallarsi di voci incontrollabili e in parte inspiegabili, che attribuivano tutta la responsabilità del blocco alla dogana italiana. «Non sapevamo più a chi credere. Quando non erano i camionisti in sciopero, era la polizia a non farci passare», raccontano. «Dopo qualche giorno che eravamo lì, ci siamo resi conto che la questione era grossa ed era puramente politica. Tutti dicevano che volevano far cadere il governo. E devo dire che la polizia, impedendo agli stranieri di passare di qua, aveva tutta l'aria di voler ingrossare il casino. Perfino questa mattina nessuno, neanche un cane, si è degnato di venire ad avvertirci che lo sciopero era finito. Semplicemente, visto che i blocchi non c'erano più, abbiamo provato a passare».



Non si contano i camion costretti a tornare sui propri passi perché il carico era avariato. La cosa, tra l'altro, ha creato un problema in più alla frontiera: una cinquantina di camionisti italiani diretti in Olanda e in Belgio carichi di cibo e rimasti bloccati dieci giorni sul versante francese, non potendo proseguire il viaggio per consegnare merce andata a male hanno dovuto tornare indietro: ma alla frontiera italiana hanno presentato documento di esportazione, e in teoria non avrebbero potuto far rientro in Italia con il carico a bordo. Per fortuna, dopo una telefonata ad Aosta, i finanzieri sono riusciti a sbloccare la situazione.

Lo sciopero dei funzionari della dogana non dovrebbe influire più di tanto sulla rapidità dell'operazione rientro. Infatti, pur mantenendo lo stato di agitazione, hanno deciso che garantiranno il servizio per il traffico normale 24 ore su 24, mentre per i camion che devono sdoganare la merce (circa il 30% del traffico complessivo), effettueranno solo l'orario contrattuale, dalle 8 alle 14. È certo, comunque, che nel caso che anche per lo sdoganamento si creasse una situazione di emergenza, la Regione ricorrerebbe alla precettazione.

E adesso, posto che entro le prossime 24 ore tutto dovrebbe tornare normale, non resta che valutare i danni. Incalcolabili. Un «padroncino» di Verona, tornato in Italia con un carico di verdura da buttare, spiega che la perdita per la sola merce è di quasi 20 milioni; più i danni per i viaggi non effettuati in questi giorni di sosta forzata. «Per molti di noi — mormora con le lacrime agli occhi — una volta tornati a casa l'unico modo per recuperare i quattrini perduti sarà vendere il camion».

L'assicurazione, infatti, in caso di sciopero non paga. Ha promesso di pagare il governo francese, che ha rilasciato a tutti i camionisti con la merce avariata un documento in cui si certifica che la responsabilità non è stata loro. Ma quando? Per adesso, tutti i TIR in entrata e in uscita dalla Francia possono «consolarsi» con 2 mila franchi (100 mila lire) di risarcimento. Una goccia in un serbatoio bucato.

Michele Serra

Brennero, doganieri nuovamente al lavoro ma il blocco continua

Protesta contro l'atteggiamento del governo italiano - Oggi Consiglio dei ministri

BOLZANO — I doganieri italiani hanno ormai sospeso lo sciopero «degli straordinari» da parecchie ore, ma la situazione al valico del Brennero continua a rimanere drammatica. Sul versante austriaco del passo la colonna di autocarri fermi ormai da almeno quattro giorni è lunga 18 chilometri. Una seconda coda di 14 chilometri si è fermata al confine con la Germania. Sul versante italiano le corsie dell'autostrada sono intasate di TIR e camion. Il traffico turistico si svolge senza grosse difficoltà, ma viene dirottato sulla statale. Normale da ieri pomeriggio, invece, la situazione al valico di Resia. Ai camionisti in sosta, in questo bivacco che dura da giorni, ieri la Croce Rossa ha distribuito i primi pacchi viveri e bevande calde.

E il blocco continua e continuerà almeno fino alla mezzanotte di lunedì: così ha deciso il comitato d'intesa che rè"es'itB gè autotrasportatori italiani, tedeschi, austriaci, olandesi e di altre nazionalità che hanno inscenato la clamorosa protesta come ritorsione all'agitazione dei doganieri italiani. Ciò che sembra aver esasperato ulteriormente gli animi dei camionisti è la rassicurazione fornita fino all'ultimo momento dal governo sulla situazione al Brennero «Tutto è normale» si è detto per giorni mentre in quelle stesse ore la fila dei camion in arrivo e in partenza dall'Italia cominciava ad allungarsi.

In una lettera inviata al Presidente del Consiglio e ai ministri dei Trasporti e delle Finanze, il Comitato chiede che i fatti vengano valutati con il massimo senso di responsabilità per evitare che la situazione degeneri e censura il metodo seguito dalla direzione delle dogane.

La richiesta del Comitato è che sia garantito nel futuro il servizio doganale anche a questo valico di confine con il passaggio dei controlli alle dogane interne, dove è possibile trasferire personale della Guardia di Finanza.

Stamani si riunisce il Consiglio dei ministri, che dovrebbe decidere una diminuzione del prezzo del gasolio per gli autotrasportatori e dovrebbe anche adottare un disegno di legge per il potenziamento delle dogane e delle imposte dirette. Ieri Craxi ha dichiarato che «il Consiglio dei ministri adotterà disposizioni per favorire una soluzione del problema. In ogni caso — ha aggiunto Craxi — nel prossimo futuro il governo italiano intende assicurare il funzionamento dei servizi alle frontiere».

Sollevata la questione di costituzionalità

Sentenza BR di Genova, sui dissociati la Corte dice: «leggi affrettate»

Ventidue condanne - Secondo i giudici la attuale legislazione sui pentiti non consente di fare concretamente giustizia in alcuni casi

Dalla nostra redazione

GENOVA — Dopo quattro giorni di camera di consiglio, la corte d'assise ha concluso nel primo pomeriggio di ieri l'ultimo grande processo sugli «anni di piombo» a Genova; lo ha fatto con una interessante e complessa sentenza-ordinanza che, per una serie di contenuti innovativi, entra con forza nel vivo del dibattito sul problema dei «dissociati» dal terrorismo.

Proseguendo, infatti, un discorso iniziato con una ordinanza del dicembre scorso, i giudici genovesi sollevano dubbi sulla legittimità costituzionale dell'articolo 1 della «legge Cossiga», dell'articolo 3 della «legge sui pentiti», e dell'articolo 280 del Codice penale, sostenendo che la «frettolosità della legislazione d'emergenza» non solo impedisce l'adeguamento delle pene ai fatti concreti, ma provoca, in qualche caso, effetti del tutto paradossali.

Torniamo al processo e sintetizziamolo in cifre: 35 imputati, di cui 7 latitanti, accusati del sequestro dell'armatore Piero Costa (rapito il 12 gennaio 1977 e rilasciato il 3 aprile successivo, dietro pagamento di un miliardo e mezzo di riscatto) e delle quindici gambizzazioni «firmate» dalle Brigate Rosse a Genova tra il primo luglio 1977 e il 16 agosto 1981; tra i feriti quello del compagno Carlo Castellano, allora membro del Comitato regionale del Pci (oggi del Comitato centrale) e dirigente dell'Ansaldo.

Il pubblico ministero Luigi Carli aveva chiesto tre assoluzioni per insufficienza di prove e 32 condanne, per oltre tre secoli e mezzo di carcere complessivamente. La corte ha comminato 22 condanne: 25 anni di reclusione a Mario Moretti, 24 anni a Rocco Micaletto e al latitante Livio Baistrocchi; 20 anni ciascuno a Lauro Azzolini, Franco Bonisoli, Francesco Lo Bianco, Luca Nicolotti; 16 anni a Bruno Seghetti, Prospero Gallinari e Lorenzo Carpi (latitante); 15 anni a Calogero Diana e Leonardo Bertulacci (latitante); 10 anni a Barbara Balzarani (latitante); 9 anni a Luigi Novelli e Francesco Sinchich; 3 anni e due mesi a Enrico Cresta; 1 anno e mezzo a Lorenzo La Paglia e Antonio Savasta; 1 anno ad Angela Scozzafava; 7 mesi, in continuazione, a Gianluigi Cristiani; 8 mesi, in continuazione, a Edoardo Gambino; 6 mesi, in continuazione, ad Enrico Fenzi.

Fenzi che, insieme a Baistrocchi, Nicolotti, Micaletto, Azzolini, Bonisoli, Moretti e Lo Bianco, era specificamente imputato dell'attentato al compagno Castellano; e tutti e otto sono stati condannati a versare mille lire, il simbolico risarcimento danni chiesto dal compagno Castellano, costituitosi parte civile con il professor Scaparone di Torino e l'avvocato Vernazza di Genova.

Degli altri 13 imputati 9 sono stati assolti; per gli ultimi quattro la corte ha sollevato le questioni di illegittimità costituzionale: si tratta di Fulvia Miglietta (dissociata), Maria Giovanna Massa (pentita), Carlo Bozzo (super-pentito) ed Enrico Porsia, latitante in Francia da dove ha manifestato il desiderio di uscire dalla spirale della clandestinità, e accusato solo di partecipazione ad un attentato dimostrativo (spari notturni contro le finestre del Consorzio autonomo del porto).

Dunque quattro posizioni processuali diverse, sulle quali si articola l'ordinanza elaborata dal presidente Lino Monteverde e dal giudice a latere Renato Pastorino. Vediamola. In questo processo la Miglietta, la Massa e Bozzo sono accusati di avere partecipato ad una gambizzazione, cioè — in base all'articolo 280 e alla legge Cossiga — di avere attentato all'incolumità personale della parte lesa, con finalità di terrorismo e di eversione dell'ordine democratico.

Le risultanze del giudizio porterebbero per loro tanto alla dichiarazione di colpevolezza quanto alla concessione di attenuanti, sia generiche, sia per la dissociazione dalla lotta armata, sia per la collaborazione (eccezionale di Bozzo) con la giustizia. Quanto al Porsia, per la minima entità del fatto, per la giovane età, per il distacco dall'esperienza della lotta armata, secondo la corte meriterebbe le attenuanti generiche.

Ma, afferma l'ordinanza — in conseguenza del meccanismo introdotto dall'articolo 1 della legge Cossiga — le generiche non sono di fatto applicabili a nessuno dei quattro; la Miglietta non può beneficiare della sua dissociazione e — questo è l'aspetto interpretativo più inedito — gli stessi «pentiti» Bozzo e Massa non possono godere delle attenuanti previste per la collaborazione con la giustizia, perché imputati di fatti commessi dopo l'entrata in vigore della legge Cossiga (6 febbraio 1980).

Legge che impedisce che qualsiasi attenuante, sia equivalente o prevalente sull'aggravante delle finalità di terrorismo; nessuna attenuante, in altre parole, può incidere concretamente sulla determinazione della pena; Enrico Porsia, per fare un esempio, non potrebbe in alcun modo essere condannato a meno di quattro anni e mezzo di reclusione.

Se poi gli esempi si cercassero al di fuori del processo di Genova, gli effetti di una applicazione rigida del rigido meccanismo delle aggravanti «dovrebbero» essere addirittura dirompenti: basta pensare ai clamorosi delitti commessi dalle Br in Italia dopo il 6 febbraio 1980, per calcolare le possibili conseguenze sulla situazione di «pentiti» più o meno illustri.

È evidente che in alcuni casi, ad esempio quello del super pentito Barbone, i giudici hanno trovato il modo per aggirare l'ostacolo giuridico.

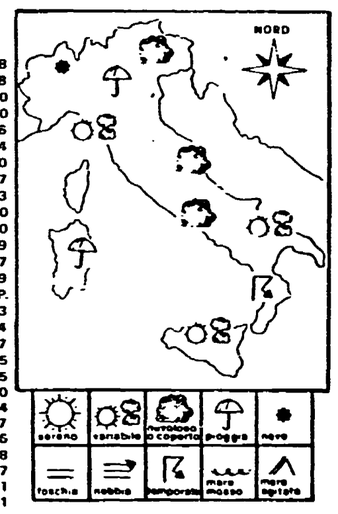
Ma, a parere dei giudici genovesi, gli aggiramenti non bastano ad innescare la «mina vagante» di queste incongruenze legislative, non solo per quanto riguarda i «dissociati», ma anche in relazione a qualche piccolo o grande «collaboratore». Il dubbio è che venga violato anche più in generale il principio di uguaglianza sancito dalla Costituzione; il giudice — scriveva la stessa corte già nella precedente analoga ordinanza — che si trovasse di fronte, per un medesimo delitto, una persona adulta e un minore, oppure una persona capace di intendere e di volere e una affetta da vizio di mente, si troverebbe costretto, dalla norma contestata, ad applicare a tutti la stessa misura di pena.

Rossella Michienzi

Il tempo

LE TEMPERATURE

Bolzano	0	8
Verona	1	8
Trieste	3	10
Venezia	3	10
Milano	−2	6
Torino	−7	4
Cuneo	−1	0
Genova	4	7
Bologna	2	3
Firenze	2	10
Pisa	2	10
Ancona	0	9
Perugia	3	7
Pescara	3	9
L'Aquila	N.P.	
Roma U.	6	13
Roma F.	6	14
Campob.	2	7
Bari	7	15
Napoli	7	15
Potenza	3	10
S.M.L.	12	14
Reggio C.	9	17
Messina	11	16
Palermo	10	18
Catania	7	17
Alghero	6	11
Cagliari	7	11



LA SITUAZIONE — L'Italia è sempre interessata da una vasta area di bassa pressione atmosferica nella quale si inseriscono perturbazioni provenienti dal Mediterraneo occidentale e dirette verso levante. Le condizioni generali del tempo si mantengono orientate verso il brutto.

IL TEMPO IN ITALIA — Sulle regioni settentrionali cielo molto nuvoloso o coperto con nevicate sulla fascia alpina e piogge in pianura. Durante il corso della giornata tendenza alla variabilità sul settore nord-occidentale. Sull'Italia centrale cielo molto nuvoloso o coperto con piogge che sulla fascia tirrenica possono assumere localmente carattere temporalesco. Nevicate sulle cime più alte dei monti Appennini. Sull'Italia meridionale nuvolosità irregolarmente distribuita a tratti accentuata ed accompagnata a piogge e temporali a tratti alternata a limitate zone di sereno. Temperatura senza notevoli variazioni al nord in leggero aumento al centro e al sud.

SIRIO