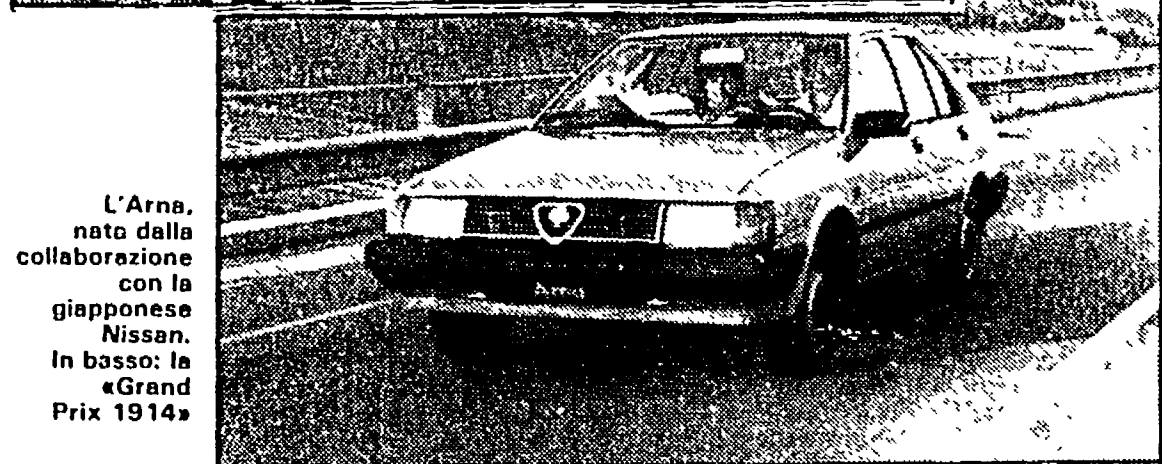


I 75 anni della casa del Biscione



La catena di montaggio dell'ormai mitica «Giulietta» ad Arese negli anni Cinquanta



L'Arna, nato dalla collaborazione con la giapponese Nissan. In basso: la «Grand Prix 1914»

Sprint o spider, Alfa Romeo che gran passione!

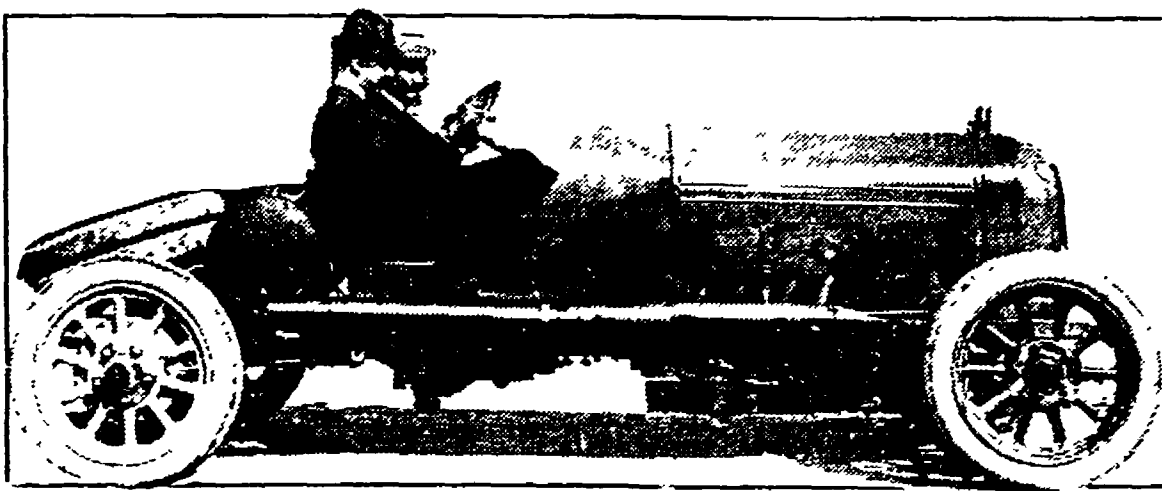
Henry Ford si toglieva il cappello quando ne vedeva una - Le difficoltà di oggi - Tutti i programmi dei festeggiamenti

MILANO — «Ogni volta che vedo un'Alfa Romeo mi tolgo il cappello», disse tanti anni fa Henry Ford, il capostipite, creatore della grande casa automobilistica Usa, l'inventore della catena di montaggio. Il fascino dell'Alfa ha attraversato un'epoca: le silhouette delle sue carrozzerie, i suoi motori brillanti e sportivi, la leggendaria tenuta di strada e capacità di frenata dei modelli del «biscione» restano archetipi di un successo di immagine e di industria noto nel mondo intero. Chi ancora oggi non ritrova nella sua memoria storica riprodotte le sensazioni dal brivido della leggenda di Tazio Nuvolari, impegnato nell'inseguire e nel battere poderosi competitori nella Mille Miglia e nelle piste d'Europa e d'America? Chi non sa che Nino Farina, il primo campione del mondo della Formula 1, guidava un'Alfa? E non era Manuel Fangio ad esaltare sempre in Formula 1 le doti dei modelli del «Portello» (la sede del «biscione» di allora)? E il grande Enzo Ferrari non apprezzò l'arte del vincere all'Alfa?

«Settantacinque anni corsi sempre in testa, anticipando la evoluzione del gusto e del costume», recita (con qualche esagerazione propagandistica, ma c'è del vero) un depliant dell'Alfa Romeo, prodotto per ricordare l'importante anniversario della società. In questo giugno la casa di Arese compie 75 anni. Tre quarti di secolo che hanno davvero contrassegnato le fasi dello sviluppo industriale

to e accresciuto nelle nuove produzioni, nella proiezione dei successi futuri.

Ieri, nella prestigiosa sede della Triennale di Milano, il centro internazionale per eccellenza, che celebra i fasti e sovente indica le vie dell'avvenire dei migliori connubi tra cultura e industria, l'Alfa Romeo ha aperto i festeggiamenti del suo 75° compleanno. Presenti il presidente della Triennale Eugenio Peggio, lo storico Valerio Castronovo (incaricato di riordinare il ricco archivio della casa di Arese, Castronovo ha ieri ripercorso le fasi della nascita e dello sviluppo di una società che rappresenta «una vera e propria aristocrazia nel quadro dell'industria meccanica e del movimento operaio italiano»). I dirigenti dell'Alfa avranno il proprio clou proprio alla Triennale dal prossimo 16 settembre al 30 ottobre, con una mostra dal titolo: «Alfa: Immagini e percorsi. 1910-1985. Tecnologia, design, creatività di una casa automobilistica». La mostra, articolata in tre sezioni, sintetizzerà anche con l'ausilio delle più moderne tecniche di comunicazione audiovisiva i tre quarti di secolo della storia del «biscione», ricordando e presentando i suoi modelli di maggiore successo. I suoi più famosi progettisti come Giuseppe Merosi, Vittorio Jano, Orazio Satta Puliga, non dimenticando le «ultime nate» come per esempio l'Alfa 75, in questi giorni in vendita. La mostra sarà ordinata da Angelo Tito Anselmi, assistita da Franco Orzoni, alla realizzazione collaboreranno Valerio Castronovo e Luigi Fusi, ordi-



e più in generale l'evoluzione dei costumi della nostra società. Si tratta solo di ricordi? Le conoscenze difficili attuali dell'Alfa Romeo, approdata da tanto tempo alla Finmeccanica (del gruppo Iri), articolata nella sua attività produttiva nei due stabilimenti di Arese, Milano, e di Pomigliano d'Arco, Napoli, liminiano al lontano passato e offuscano i ricordi di tanto grande prestigio? È vero, è molto tempo che il gruppo automobilistico pubblico presenta bilanci con forti perdite, che non riesce a vendere sul mercato tutto quanto le consentirebbero le sue capacità produttive, che i suoi nuovi modelli non sempre incontrano un adeguato favore. Eppure l'immagine dell'Alfa Romeo rimane altissima, è nel mondo sinonimo di qualità e di prestigio: lo confermano i giudizi entusiasti di tutti i dirigenti di case dell'auto che ultimamente si recano in visita ad Arese e a Pomigliano.

Forse oggi non tutti si tolgono il cappello come Henry Ford al passaggio di un'Alfa, ma guidare un'Alfa significa far parte di una elite, anche se si è al volante dei modelli più popolari e meno costosi. Taluno malinconicamente potrebbe eccepire che ciò dipende dal fatto che circolano poche Alfa Romeo, ma le cose non stanno così. Negli Usa, in Europa, in Asia le auto del «biscione» si riconoscono per stile e prestazioni, sono adatte con vera e propria ammirazione. Certo, sui circuiti della Formula 1 oggi le Alfa galleggiano in posizioni non primarie, suscitando insieme rimpianti e giustificate accuse; sulle strade ne passano molte meno di quante sarebbe possibile e doveroso; il contribuente pubblico tanto ha da lamentarsi per i bilanci «in rosso», un costo eccessivo per la collettività nazionale. Tutto ciò non scompare e non turba gli «alfisti», una razza di amatori e intenditori affezionato indissolubilmente ai ricordi e alle immagini di un eminente passato che si spera di proiettare nell'avvenire. Compito degli attuali dirigenti dell'Alfa è toglierlo dalle memorie gloriose, riconsegnarlo intat-

natore dell'eccellente museo storico di Arese dell'Alfa Romeo. Il catalogo della mostra sarà realizzato dalla casa editrice Mazzotta.

Ricco è il programma di celebrazioni del 75° dell'Alfa. Il 24 giugno, contestualmente all'emissione da parte delle poste di San Marino di un intero postale che riproduce la vecchia Alfa 24 HP del 1910, sarà inaugurata a San Marino la mostra «auto nella filatelia»; dal 26 giugno al 14 luglio, nell'ambito del Festival dei Due Mondi a Spoleto, la mostra fotografica sulla storia dell'Alfa Romeo; dal 25 ottobre al 3 novembre a Roma sarà presentato all'esposizione mondiale di filatelia «Italia 85» l'intero postale emesso dalle poste dell'isola di Man; il 10 settembre a Napoli, in occasione della inaugurazione della stagione lirica del San Carlo col Falstaff di Giuseppe Verdi sarà celebrato efficacemente il 75° dell'Alfa; a dicembre infine si svolgerà a Milano un convegno su «l'opera di ricostruzione post-bellica dell'Alfa Romeo» con Valerio Castronovo, Sergio Zaninelli, responsabili dell'ordinamento degli archivi dell'Alfa.

Oltre a questo l'Alfa Romeo, per meglio caratterizzare il suo 75° anniversario, ha affidato ad un artista prestigioso come Tullio Pericoli il compito di illustrare graficamente lo stile e la creatività della società. Il risultato della collaborazione è stato eccellente: Pericoli ha bene reso l'inconfondibile «look» Alfa con due rappresentazioni (il 75, col numero 9 avvolto da una sciarpa che ha una parte della scritta Alfa Romeo e in basso riproduce la ricca gamma dei modelli della casa; la seconda rappresentazione illustra la continuità tra passato e presente, simboleggiata dalla vettura rossa metà storica e metà futuro: il muso è della gloriosa «1750», la coda della «75», ultima nata Alfa, il centro è attraversato dalla scritta 75, circondata dai fari al vento simbolo della velocità e della leggenda delle corse. Sarà anche il simbolo del rilancio del «biscione»?

Antonio Meru

Il Boeing ripartito da Algeri

scio di tutti i guerriglieri sciiti libanesi attualmente nelle carceri israeliane. I detenuti dovrebbero essere consegnati alla Croce Rossa che dovrebbe poi portarli nel porto libanese di Sidone. Ma l'ultimatum è scaduto alle 18 di ieri pomeriggio e non è successo nulla. La drammatica attesa continuava nella notte.

Il dirottamento del Boeing avviene subito dopo lo scalo ad Atene mentre era in volo per Roma. Sono le 9,04 del mattino, ora italiana, quando i pirati entrano in azione. Comincia in questo momento un'angosciante suspense che coinvolge non solo le 153 persone a bordo del 727 e i loro parenti ma diversi governi dell'area del Mediterraneo e l'amministrazione Reagan. E ricostruiamo ora per ora la convulsa giornata.

IL CAIRO, ORE 6 DEL MATTINO. Il 727 con poche persone a bordo decolla per Atene. Qui 104 turisti americani sono in attesa del velivolo per rientrare in patria. Non si capisce bene se qualche terrorista sia già sull'apparecchio. Comunque tutto funziona liscio fino alla capitale greca. Da quanto è dato sapere solamente tre o quattro passeggeri di quelli imbarcati al Cairo, rimangono a bordo. Sull'aereo prende posto anche Demis Roussos. Sta venendo in Italia per partecipare ad una manifestazione canora a Siena. All'aeroporto di Fiumicino lo aspettano. Tra l'altro è il giorno del suo quarantesimo compleanno. Prendono posto ad Atene anche due dei dirottatori. Fonti della polizia greca assicurano che erano giunti in Grecia l'altra sera provenienti da Beirut e che avevano trascorso la notte nella sala di transito dell'aeroporto ateniese di Ellinikon. Chi dei sospetti è anche su una terza nave, che intendeva imbarcarsi ad ogni costo sul Boeing della



BEIRUT — Soldati libanesi scortano donne e bambini rilasciati dai dirottatori

Twa. Con sé aveva tre passaporti falsi. È stato arrestato. Più tardi confermerà di voler partecipare al dirottamento. Quel che non si capisce è come abbiano fatto i pirati ad entrare con le mitra-gliette e cinque bombe a mano. Ad Atene scoppia la polemica sulla sicurezza.

ORE 9,04. Il velivolo è in mano ai terroristi. Ci sono 145 passeggeri e otto uomini d'equipaggio. Secondo l'emittente cristiana «Voce del Libano» i dirottatori sono tre ed appartengono al gruppo denominato «Squadre suicide Al Hussein - fazione Abu Arab», una gruppo sciita musulmana. Per i primi 15 minuti tutto è stato tranquillo. Il tempo, però, di raggiungere la quota di crociera e due passeggeri che occupano gli ultimi due posti della

classe turistica, sezione di coda, estraggono mitra e bombe a mano e impongono a tutti, hostess e assistenti di volo compresi, di portare le mani dietro la nuca. La notizia fa in breve tempo il giro delle torri di controllo sparse nell'area del Mediterraneo: il volo 847 è stato dirottato. I pirati non scherzano affatto. Tradiscono un gran nervosismo. A bordo c'è paura che diventi terrore non appena i banditi del cielo iniziano a colpire sulla testa alcuni passeggeri. Un uomo è legato ad un portello con la cravatta e viene preso a schiaffi. L'obiettivo è Beirut.

BEIRUT, ORE 10. Le autorità libanesi sono state già avvertite delle intenzioni dei pirati, ma con molta impudenza il nulla osta per atterrare viene negato. Allora

ritorna la pista dell'aeroporto viene bloccata con pesanti automezzi. Col passare dei minuti la situazione si fa tragica mentre tutti i paesi del Mediterraneo sono in allarme. Per una seconda volta le autorità libanesi dicono no ai dirottatori. Mentre l'aereo sorvola la città il comandante implora: «Stanno picchiando i passeggeri. Dobbiamo atterrare. Uno di loro ha tirato la spoleta di una bomba. Il carburante sta finendo e minacciano di uccidere tutti». Alla fine il ministro dei trasporti concede il permesso e gli automezzi vengono rimossi.

ORE 10,55. L'apparecchio americano tocca terra. Durante la sosta i banditi cominciano a 17 donne, tutte americane, di abbandonare l'aereo attraverso gli scivoli

con due bambini. Una di esse, Rima Garza, racconta, in un pianto diretto, che i dirottatori hanno ferito al collo di striscio un passeggero di colore con un colpo d'arma da fuoco. Un'altra, la signora Frances Reynolds, 67 anni, dice che alcuni passeggeri sono stati brutalmente picchiati. Aggiunge però di non avere visto nulla perché non osava alzare la testa dal terrore, ma ha sentito i colpi di bomba. Il carburante sta finendo e minacciano di uccidere tutti. Alla fine il ministro dei trasporti concede il permesso e gli automezzi vengono rimossi.

ORE 10,55. L'apparecchio americano tocca terra. Durante la sosta i banditi cominciano a 17 donne, tutte americane, di abbandonare l'aereo attraverso gli scivoli

considerato il gran traffico aereo dei tre scali, sono «chiusi» al Boeing della Twa. L'ultimo contatto «italiano» con l'aereo è a un centinaio di chilometri a sud-est di Pantelleria. A quest'ora non si conosce la rotta che il velivolo sta seguendo: la Tunisia gli ha infatti vietato anche il sorvolo e l'aeroporto di Algeri è chiuso fin dalle 12,30. «Tutti gli aeroporti italiani del sud sono in preallarme. Con Roma e Palermo vietati, l'aereo potrebbe dirigersi verso Catania o Reggio Calabria. Il 727 è di nuovo a corto di carburante.

ALGERI, ORE 16,33. Ma ecco che l'apparecchio atterra all'aeroporto di Algeri. Le autorità di quel paese concedono l'autorizzazione per «motivi umanitari» e anche perché sono state informate che l'aviogetto è a corto di carburante. I funzionari dell'aeroporto «Boumediene» cominciano dalla torre di controllo a trattare via radio con il comandante. Il solito di avere minato i posti dei passeggeri. I pirati ripetono le loro rivendicazioni. Chiedono in primo luogo la liberazione di «tutti i detenuti» delle prigioni israeliane e il loro trasferimento a Sidone; poi vogliono «una condanna del compimento degli americani nel mondo arabo e del loro sostegno militare e finanziario accordato a Israele». Infine esigono «la condanna dell'attentato con un'auto imbottita di tritolo compiuto il 27 marzo scorso a Bir el Abed nella periferia meridionale di Beirut in cui 68 persone sono rimaste uccise e 256 ferite». Se queste condizioni non verranno accettate entro il 15 giugno, tutti i passeggeri verranno uccisi. Alle trattative ha partecipato anche l'ambasciatore americano.

Poi, alle 21,15 (ora italiana) l'improvvisa decisione di ripartire.

Mauro Montali

I liberati a Beirut

Lahad ha confermato la notizia, precisando: «Certo che sono soddisfatto dell'accordo, altrimenti non avrei lasciato andare i soldati finlandesi». Ma torniamo all'aeroporto dove già dal mattino era scattato l'allarme. Il Boeing 727 della Twa, 145 passeggeri, 8 membri dell'equipaggio, è in mano a tre (secondo altre fonti due) terroristi sciiti. Hanno costretto il pilota a scendere su Beirut; di lì, dopo aver liberato 17 donne e bambini, tutti americani — hanno fatto ripartire l'aereo alla volta di Algeri.

Il gesto di pirateria è stato rivendicato con una telefonata all'agenzia Ap dalla organizzazione «Jihad (guerra santa) islamica». L'anonimo interlocutore ha affermato che il dirottamento «dimostrerà all'America che possiamo colpire dovunque vogliamo» ed ha aggiunto che la formulazione delle richieste è lasciata all'autonomia del

comando operante a bordo. I pirati, parlando con la torre di controllo di Beirut, si sono autodefiniti «squadra suicida Imam Hussein». In una dichiarazione letta per radio subito prima del decollo hanno chiesto la liberazione di tutti i detenuti sciiti nelle prigioni israeliane e il loro trasferimento a Sidone a cura della Croce Rossa internazionale, la «condanna delle azioni americane nel mondo arabo» e la condanna dell'attentato compiuto l'8 marzo scorso qui a Beirut, nel quartiere di Bir el Abed, contro la residenza dello sceicco Fadlallah (leader dell'integralista «Partito di Dio»), interrogato nel quale oltre novanta persone restarono uccise e 250 ferite. Rivolgendosi ai palestinesi, il terrorista che leggeva il messaggio ha poi aggiunto che «solo l'Islam libererà la Palestina».

La «Jihad islamica» è un'organizzazione terroristica clandestina filo-iraniana, di cui praticamente non si sa nulla. Che tale sia è ad esempio una dichiarazione fatta solo una sigla di copertura; essa pone al primo punto del suo programma la «espulsione della presenza americana dal Medio Oriente». Fra le sue azioni più clamorose ricordiamo la duplice strage dei soldati americani e francesi della Forza multinazionale (300 morti), i due attentati del 1983 e 1984 contro l'ambasciata americana a Beirut (circa 100 morti), gli attentati alle ambasciate americana e francese in Kuwait e, recentissimamente, quello allo stesso centro del Kuwait (peraltro poi ritrattato) nonché il rapimento di 5 americani e 2 francesi (tuttora prigionieri), sempre a Beirut.

Mentre il jet era in volo, nell'aeroporto di Beirut è scattata la emergenza. Lo scalo è controllato dagli sciti di Amal, dai soldati della sesta brigata e dalla milizia del partito socialista progressista (il leader druso Walid Jumblatt ha nel governo di unità nazionale la carica di ministro dei trasporti); esso è dunque affollato di uomini in armi, parte in divisa e parte in borghese, i cui controlli e le cui decisioni a volte si sovrappongono. Il Psp — e Jumblatt personalmente come ministro — aveva deciso di non consentire l'atterraggio; lo scalo era stato perciò chiuso e alcuni automezzi erano stati posti di traverso sulle piste. Sembra che invece Amal fosse propenso a lasciare che il jet atterrasse. In ogni caso l'incertezza è stata risolta dagli stessi dirottatori. Quando l'aereo è giunto nello spazio di Beirut, c'è stata una drammatica comunicazione radio del pilota: «Stanno picchiando dei pas-

saggeri. Dobbiamo atterrare. Uno di loro ha tolto la sicura a una bomba a mano». A questo punto lo stesso Jumblatt dava l'ordine di riaprire le piste.

L'aereo ha preso terra alle 11,55 e subito uno dei pirati ha intimato di iniziare il rifornimento di carburante entro dieci minuti, pena la uccisione di un passeggero americano. «Stiamo facendo del nostro meglio», è stato risposto dalla torre di controllo.

IL Being con i colori bianco-rossi della Twa era parcheggiato a circa 200 metri dall'edificio dell'aerostazione; a poca distanza, due jet della Mea (uno diretto a Milano) si preparavano a imbarcare i passeggeri, mentre sullo sfondo si stagliava la coda, semi-annerta, del Boeing giordano fatto saltare in aria mercoledì. Alle 13 il rifornimento era stato completato; un quarto d'ora dopo è improvvisamente calato dal portello anteriore sini-

stro uno scivolo di emergenza, si sono viste delle persone rotolare giù e allontanarsi di corsa. Ne abbiamo contate 17; in realtà, come si è detto, erano 19, i due bambini erano evidentemente in braccio alle madri o erano rimasti nascosti dai bordi dello scivolo. Alle 13,22, senza preavviso, l'aereo ha cominciato a muoversi in direzione della pista e sette minuti dopo è decollato.

Intanto gli ostaggi liberati, che si erano rifugiati in un capanno di materiali militari, erano stati prelevati da un'ambulanza e da un'automobile e portati nel salone del settore partenze. Avevano i visi stravolti, atterriti, due anziane signore singhiozzavano. Una ha esclamato, rivolta ai giornalisti: «Spiegateci che cosa sta accadendo».

A tarda sera un comunicato firmato dagli ostaggi ha smentito la paternità del dirottamento.

Giancarlo Lannutti

Processo Pazienza

l'imputato. «Qui la politica non c'entra; questo è un procedimento per frode» aveva detto il sostituto procuratore distrettuale David Benton. «Pazienza perseguitato politico?» — ha aggiunto in polemica con i difensori —. «La stessa cosa è stata detta a suo tempo nel procedimento di depistamento di Michele Sindona, ma l'argomentazione venne respinta dal giudice».

La difesa del «faccendiere» (ed in particolare l'avvocato Paul Goldberg) ha cercato di

far leva sull'assoluzione di Wilfredo Vitalone — nel processo sul finanziamento del Banco Ambrosiano alla «Prato verde». L'assoluzione di Vitalone — secondo Goldberg — sminuirebbe anche le testimonianze a carico di Pazienza di Maurizio Mazzotta e Silvio Pellicani. Inoltre, Pazienza sarebbe stato arrestato dopo un impegno doganieri che avrebbe potuto ripartire per l'estero dopo

un incontro con gli agenti americani, che invece avevano ricevuto già da settimane l'ordine di arrestarlo. È stato chiamato — quindi — a testimoniare lo stesso avvocato Morrison, primo difensore di Pazienza, in merito alle assicurazioni ufficiali avute e poi non rispettate.

Insomma un bel pasticcio e la Corte ha deciso di prendere ancora tempo. Se ne ripartirà il 15 luglio. Intanto — se il faccendiere fosse consegnato all'Italia — molti magistrati avrebbero cose da chiedergli. I magistrati di Bologna, per esempio, hanno molto da chiedere a Pazienza sulle deviazioni del «Supersi-

smi». Anche a Roma, ai processi iniziati nei giorni scorsi in Corte d'Assise, l'accusato numero uno dovrebbe rispondere a molte domande. A quanto si è saputo, i difen-

sori americani di Francesco Pazienza non hanno rinunciato neanche all'ipotesi di chiedere la libertà dell'imputato, «sulla parola» o dietro il pagamento di una cauzione.

Disagi oggi sui treni fino alle 21

ROMA — Ieri alle 21 è iniziato lo sciopero del personale di stazione delle Ferrovie aderente al sindacato autonomo Fisafes e alla Cislal. L'agitazione durerà 24 ore e si concluderà questa sera. Per la prossima settimana, martedì, è previsto invece lo sciopero di 4 ore, dalle 9,30 alle 13,30 degli autoferrottrantieri Cgil, Cisl e Uil. Un altro sciopero dei ferrovieri, indetto dai sindacati confederali, sarà attuato tra il 26 e il 27 giugno.

legge prima della decadenza, a fine settimana. Ma è ipotesei accreditata dal sottosegretario agli Interni Raffaele Costa, delegato ai problemi della droga, che il decreto (i cui ritardi nell'esame parlamentare e nella riforma del contenuto) sono stati dovuti unicamente alle esitazioni e ai contrasti nella maggioranza e nel governo) venga eventualmente reiterato nella versione approvata dalla Camera.

Giorgio Frasca Polara

Drogati

ieri il commento della compagnia Gianna Schelotto — che la misura, proprio per la sua caratteristica di unicità, diventa una sorta di incentivo psicologico non solo per il tossicodipendente ma anche per gli operatori sanitari che lo hanno in cura.

Più in generale, con quest'articolo aggiuntivo, viene dato un colpo — sono ancora parole della Schelotto — alla

mentale elemento di novità introdotto nel decreto per l'insistente iniziativa Pci-Sinistra indipendente, che viene il profondo mutamento qualitativo del provvedimento che altrimenti, in sé, non avrebbe rappresentato altro che una misura tampone di scarsa entità quanto ad investimenti — 52 miliardi in un triennio — e di pericolosa genericità quanto alla destinazione dei finanziamenti. (Ma anche su questo secondo aspetto l'iniziativa

comunista ha portato a sensibili miglioramenti: destinatari privilegiati degli investimenti diventano Comuni ed Usl sin qui neppure nominati; i privati e le stesse associazioni di volontariato che operano senza scopo di lucro dovranno documentare a priori la loro professionalità e a posteriori i frutti dati dal finanziamento pubblico).

Il voto finale della Camera sul decreto così profondamente rimaneggiato è previsto per martedì sera. È difficile (ma non impossibile) che il Senato possa convertirlo in

Servizio sociale

viene revocato se il comportamento del condannato appare incompatibile con la prosecuzione della prova» e in questo caso «l'azione della pena riprende da dove si era interrotta». La stessa regola l'art. 47 faceva valere anche nei casi in cui l'affidamento in prova veniva non revocato a causa del comportamento del condannato, bensì annullato per motivi, diciamo così, «tecnico-procedurali», da esso non dipendenti. In queste occasioni ai fini dell'espiazione della pena il periodo trascorso con l'affidamento in prova

non veniva considerato come pena scontata, e questo impediva a Reinhardt di godere di un altro beneficio importante della riforma carceraria. Il regime di semilibertà che può essere concesso al detenuto che ha scontato la metà della pena. Situazioni assurde, come si vede.

La Corte Costituzionale — descritte le modalità previste dalla legge per l'affidamento in prova al servizio sociale — osserva che l'affidamento in prova al servizio sociale «costituisce non una misura alternativa alla pena, ma una pena stessa, alternativa alla detenzione».

«Non è quindi neppure pensabile che, in caso di annullamento del provvedimento di ammissione, il periodo effettivamente trascorso in affidamento (—) venga considerato non mai trascorso ovvero inutilmente trascorso», aggiunge l'Alta corte, concludendo che altrimenti ci sarebbe una «inaccettabile contraddizione, dal momento che una misura alternativa alla detenzione si trasformerebbe in una misura aggiuntiva alla detenzione stessa».

Michele Sartori

comunista ha portato a sensibili miglioramenti: destinatari privilegiati degli investimenti diventano Comuni ed Usl sin qui neppure nominati; i privati e le stesse associazioni di volontariato che operano senza scopo di lucro dovranno documentare a priori la loro professionalità e a posteriori i frutti dati dal finanziamento pubblico).

Il voto finale della Camera sul decreto così profondamente rimaneggiato è previsto per martedì sera. È difficile (ma non impossibile) che il Senato possa convertirlo in

Direttore EMANUELE MACALUSO
Condirettore ROMANO LEDDA
Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella
Editrice S.p.A. FUNTA
iscritta al numero 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma. FUNTA autorizzazione a giornale mensile n. 4955.
Direzione, redazione e amministrazione: 00185 Roma, via dei Taurini, n. 19
Telefono centrale: 4950351-2-3-4-5 49511261-2-3-4-5
Tipografia N.I.G.I. S.p.A.
Direz. e uffici: Via dei Taurini, 19
Stabilimento: Via dei Palaschi, 6
00185 - Roma - Tel. 06/4931143