

Il generale Bisogniero capo di stato maggiore

Cambiano così i vertici delle Forze armate

L'ex comandante dei carabinieri sostituisce Lamberto Bartolucci - Al suo posto nominato Roberto Jucci - Gli altri spostamenti

ROMA — L'attuale comandante dei carabinieri, gen. Riccardo Bisogniero, è stato nominato capo di stato maggiore della Difesa, al vertice delle Forze armate, in sostituzione del gen. dell'aeronautica Lamberto Bartolucci. Nuovo comandante generale dell'Arma diviene il gen. Roberto Jucci. Altra nomina importante quella dell'amm. Mario Porta, designato segretario generale della Difesa e Direttore nazionale degli armamenti. Nella stessa tornata sono stati promossi gli ammiragli Sergio Majoli (divente comandante in capo della squadra navale), Cesare Pellini e Marcello Vinciguerra (comandanti in capo, rispettivamente, del basso ed alto Tirreno). Il gen. Bisogniero comandava l'Arma dei carabinieri dal gennaio 1984; ha quasi 63 anni, una brillante carriera alle spalle nell'esercito (durante la guerra di liberazione guadagnò una medaglia di bronzo al valor militare) e come consigliere militare (78-'81) della presidenza del Consiglio. L'amm. Porta, 69 anni, fiorentino, era dall'84 comandante in capo della squadra navale e dell'area del Mediterraneo centrale; l'incarico che assume è tra i

più importanti anche se meno noti. Il gen. Jucci, nuovo comandante dell'Arma, è nato a Cassino quasi 60 anni fa. Laureato in legge, sposato e con due figli, finora sottocapo di stato maggiore della Difesa, proviene dall'esercito, dove ha sempre svolto incarichi prevalentemente operativi. È stato fra gli organizzatori dei soccorsi dopo il terremoto in Friuli ed ha coordinato gli interventi di supporto durante la recente sciagura di Tesero. È vicepresidente dell'Emercom, il comitato di emergenza della Protezione civile presieduto dal ministro Zambrini. Un altro precedente di rilievo: è stato il gen. Jucci, alla fine degli anni '70, ad organizzare le cosiddette «teste di cuoio» delle FFAA, i reparti particolarmente addestrati per interventi antiterrorismo su aerei, navi, edifici, ambasciate e così via. Il ministro della Difesa Spadolini, ha anche annunciato che l'11 dicembre prossimo illustrerà alla commissione Difesa della Camera un progetto di riduzione di spese relative a «strutture militari inutili». Probabilmente, ha spiegato, ci sarà un certo numero di interessi campanilistici che reagiranno, e toccherà al Parlamento affrontarli, sostenendo il governo...



Il sistema più moderno al mondo Automatismi e cervelloni Qui hanno colpito i terroristi: nel cuore tecnologico e economico

TOKYO — Tecnici del lavoro per riparare i cavi

La ferrovia-meraviglia di Tokyo È dieci anni avanti all'America

ROMA — La meraviglia delle meraviglie: ecco il sistema ferroviario giapponese. Ci siamo in una parola — afferma l'ingegner Giulio Caporali, membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato —, è il più moderno al mondo. In questo settore gli americani sono dieci anni più indietro. Il fatto è che nel paese del Sol Levante i treni viaggiano su tutto l'enorme territorio «completamente in automatico». Qualunque controllo, e non solo quello dei velocissimi ed ultrasofisticati usati sulla linea Tokio-Osaka, «non avrebbe bisogno del conducente» — dice Caporali — e se le ferrovie giapponesi mantengono in vita la figura del macchinista, che comunque è in tutti i treni, è per una questione, diciamo, psicologica.



TOKYO — Folla in attesa di partire

vi, togliendo input decisivi ai cervelli elettronici. 13 milioni di pendolari sono rimasti a piedi così e così un colosso come il Giappone va in tilt. Ma c'è anche un'altra ragione per cui il gruppo del «Chukakuha» ha scelto di colpire il sistema ferroviario. «Qui — dice Caporali — non c'è solo tecnologia emergente, ricerca applicata, sforzi finanziari enormi. Il treno rappresenta la spina dorsale dell'economia giapponese.

Laggiù, da sempre, hanno assunto la strada ferrata come asse principale del trasporto. Vero è che negli ultimi dieci anni le ferrovie statali hanno cominciato a produrre «buoni finanziari di una certa gravità» ledendo l'immagine di efficienza e di puntualità (per questo Nakasone ha dato il via ad un gigantesco programma di deregulation, cercando di privatizzarle), ma resta il fatto che le linee superaperte «Shinkansen», che mettono i

treni in condizioni di viaggiare a velocità di 250 chilometri l'ora, non hanno rivali in tutto il mondo occidentale. «In Giappone — commenta Caporali — il trenta per cento dell'insieme del viaggiatore privilegia il treno, contro, per esempio, l'otto per cento italiano, e la percentuale si innalza ancor di più, fino ad arrivare al cinquanta per cento, per quanto riguarda la merce viaggiante».

Hanno anche provato a far la guerra allo «chemin de fer» giapponese. La compagnia aerea JAL ha istituito una specie di «navetta», fatta di Jumbo, tra Tokio ed Osaka. Ma a dispetto tuttavia della sicurezza, l'aereo caduto in aereo, è spaventato quasi 600 morti, aveva avuto, come si sa, seri problemi di manutenzione. E allora, nonostante tutto, le ferrovie rimangono centrali e decisive. «Prendere il treno — racconta Caporali — non è quella cosa avvertita e un po' romantica come da noi. Per esempio quando il convoglio entra in stazione il passeggero qualunque sa dove si fermerà, non il treno, ma la «sua» carrozza. Sui marciapiedi, infatti, sono disegnati con precisione gli spazi d'arresto dei singoli vagoni. Che ovviamente sono numerati. Ma non finisce qui: in tutti gli scali ci sono «percorsi pedonizzati» per ciechi, con delle mattonelle in rilievo, che permettono ai non vedenti di prendere i convogli senza problemi. Non bisogna nemmeno faticare per salire sul treno. «Gli ingressi sono a raso — dice Caporali —, allo stesso livello cioè del materiale rotabile. Come nelle nostre metropolitane».

Ultima meraviglia: tra qualche mese si vedrà in Giappone il sistema a sospensione magnetica che non toccherà mai terra. In prova ha già toccato i 310 chilometri di velocità. «Ma — conclude Caporali — i nipponici sperano di arrivare a 500».

Enrico Menduni

Mauro Montali

Contributi Inps, slitta il termine

La bocciatura del decreto sull'Inps da parte della Camera, che l'altro ieri doveva riconoscerne i presupposti di «straordinaria necessità e urgenza», ha indotto il governo a «sdoppiare» il provvedimento. La parte relativa al recupero dei crediti Inps è stata riproposta come decreto legge. Il resto (fiscalizzazione oneri sociali, sgravi contributivi al Mezzogiorno) è stato inserito in un disegno di legge. Il nuovo termine per il pagamento dei contributi arretrati dovuti all'Inps è fissato per il 10 dicembre. Nel decreto precedente era il 30 novembre, cioè oggi, il termine ultimo.



Giacinto Millettello

Scarcerazioni, varato il decreto

Nessun problema per il varo del decreto-legge che, parallelamente all'entrata in vigore (da domani) dei nuovi termini dimezzati della carcerazione preventiva, stabilisce misure più rigorose ma anche più «garantiste» per il controllo degli scarcerati per decorrenza dei termini (nell'immediato: da un minimo di 162 a un massimo di 280 imputati di gravi reati). Le principali novità, che si aggiungono alle misure già previste dal codice? Intanto una maggiore discrezionalità affidata al giudice nella scelta degli obblighi di «scurezza», la cui imposizione era prima automatica ed ora facoltativa. Il giudice potrà inoltre disporre l'obbligo di dimora anche nel comune di

di inquinamento delle prove) e la pericolosità presunta dell'imputato. Il ministro Martinazzoli ha ribadito ieri la sua contrarietà a ulteriori proroghe dell'entrata in vigore della nuova legge sulla carcerazione preventiva: «Potrà anche essere ritoccata sulla base dell'esperienza e nel modo giusto, non a colpi di proroghe», ha detto. Riguardo all'allarme suscitato dalle prossime scarcerazioni di terroristi, mafiosi e camorristi, ha detto: «Questa legge è una scelta del Parlamento, che certamente ha qualche costo: ma non si può volere tutto e il contrario di tutto. Non credo sia utile lanciare segnali intempestivi di ritorsione nei confronti di minacciate non si sono realizzate, e qualche risultato di garanzia l'abbiamo pure raggiunto». Secondo Spadolini il decreto è stato approvato «in limine mortis, quando eravamo alle porte del disastro».

Stranieri in Italia: rinvio

Il ministro degli Interni Scalfaro era certo che non ci fossero problemi per il suo decreto legge che intende disciplinare il soggiorno di stranieri in Italia. Invece tutto è stato rinviato alla prossima settimana. Perché? «Non c'era più tempo per discuterne», ha detto Scalfaro uscendo dalla riunione. Altri ministri hanno invece spiegato le perplessità sorte sui contenuti del provvedimento: «C'era il timore di aggravare i formalismi burocratici inutili», ha detto Martinazzoli, aggiungendo: «Lo stesso Craxi ha espresso preoccupazioni per le possibili ripercussioni sul turismo». Cosa prevedeva il provvedimento? L'introduzione del reato di «ingresso clandestino» in Italia. L'obbligo per tutti gli stranieri in Italia per lavoro di munirsi

di una «carta d'identità», limitata alla durata del permesso di soggiorno, e rilasciata dal Comune di residenza. L'obbligo per chiunque ospiti a qualsiasi titolo o assuma uno straniero di darne notizia alla polizia entro otto giorni. Un'appendice a quest'ultima regola è una sanatoria prevista per chi già ha uno straniero (non «registrato») alle proprie dipendenze: ovvero numerose famiglie e piccole imprese artigianali e commerciali. Gli stranieri che risiedono legalmente in Italia sono 434.000. Le stime dei «clandestini» oscillano tra gli 800.000 e un milione e oltre, e di questi almeno 500.000 sono impiegati in lavoro nero.

Revocati gli scioperi, si vola

Il Consiglio dei ministri ha ratificato l'accordo per il contratto di lavoro dei controllori di volo che, di conseguenza, hanno revocato gli scioperi programmati per il 2, 4 e 6 dicembre. È stato approvato anche un disegno di legge che prevede l'istituzione di un servizio di pronto soccorso in tutti gli aeroporti aperti al traffico civile a partire dal gennaio '87. Da segnalare, infine, l'approvazione di un disegno di legge tendente a razionalizzare l'insegnamento nella scuola, consentendo lo spostamento dei docenti da una graduatoria all'altra, in modo da favorire il passaggio ad insegnamenti dove c'è maggiore disponibilità di posti. Il ministro Falucci ha informato anche d'aver predisposto, d'intesa con la Cei, la bozza relativa all'insegnamento della religione cattolica nelle scuole pubbliche.

a cura di Michele Sartori



Kameari, Ogikubo, Kamaeura, Ryogoku... La grande Tokyo conta 15 milioni di abitanti e un terzo di essi viaggia giornalmente sulle sei linee di metropolitana velocissima che coprono la regione con oltre 600 chilometri di binari. Se non avete un amico giapponese armatevi di pazienza e restate a casa: appena fuori della zona centrale le scritte sono soltanto in caratteri orientali e rischierste di perdersi definitivamente. Treno giallo, arancio, giallo-blu, marrone scuro e marrone chiaro, rosso: questa è l'unica cosa che caprete e le cartine, con tutta la loro buona volontà, non vi aiuteranno molto.

Passa un treno ogni due, tre minuti. Alle sette del mattino una folla enorme e grigia attende in ogni stazione; arriva il convoglio e si aprono le porte pneumatiche. Nessuno scende: vanno tutti verso il centro. Una massa compatta si precipita nei vagoni, schiaccia i malcapitati che già vi avevano preso posto dalle stazioni precedenti, e che non danno alcun segno di reagire. L'idea che la promiscuità fisica con sconosciuti è una cosa sgradevole è esclusivamente europea: qui i corpi sono passivamente schiacciati fino all'inverosimile. Passano venti secondi e ancora molti pendolari non ce l'hanno fatta ad entrare, rimangono aggrappati come api fuori dalle porte. Intervengono allora eleganti usci in divisa color blu-avio, con un cappellino da ufficiale in testa e, incredibilmente, i guanti di filo bianco. Fremono prima delicatamente, poi con sempre maggiore energia, il grappolo che si sporge fuori dei vagoni fino a pressarlo, e si tirano dentro le vetture. Poi le porte si richiudono, completando l'opera di schiacciamento. Dentro non c'è aria, il convoglio corre velocissimo nelle viscere della terra e un vento gommoso, che non alimenta il respiro, filtra da finestre e feritoie. Letteralmente accatastata, la classe lavoratrice di Tokio va al lavoro,

Ma una giornata in metrò è una brutta avventura

In silenzio. Dopo pochi minuti, un'altra stazione: stessa scena. Incredibilmente, anche i nuovi pendolari, esattamente uguali ai precedenti, riescono a trovar posto sul treno. Il viaggio può durare un'ora, un'ora e mezza. A Tokio, come a Osaka, c'è gente che si macina così 300 chilometri al giorno, fra andare e venire. Il fatto è che la città è estesissima. È terreno paludoso, un tempo una specie di Venezia dove si contano ancora 5 mila ponti. Il terremoto è sempre in agguato: meglio costruire case di un solo piano, di bambù, di lamiera, di legno, di carta di riso. Uno sterminato accatastarsi di pareti, letti, minuscoli giardini. Ed ecco il centro: Shinjuku, Ginza, Chuo-Ku. Ku è facile capirlo, significa soltanto quartiere. Banche, uffici, grandi magazzini si affollano con un disordine che nessuno immaginerebbe in un popolo così intimamente ordinato. Tokio non ha mai avuto un piano regolatore, e si vede. A Ginza, come dire Monte Napoleone a Milano, o via Condotti a Roma, il letto di un fiume regge, su piloni, una sopraelevata a due piani. Grattacieli e baracche, templi e parcheggi convivono con un loro equilibrio. Le uscite della metropolitana sembrano i cancelli dello stadio Olimpico. A intervalli regolari, un fiume di persone fuoriesce, tenuto a bada da semafori che gli evitano di finire sotto le ruote di un traffico intensissimo. Si accende la luce verde e tutti sciamano dall'altra parte, fino al prossimo stop. Dietro ai grandi magazzini luccicanti c'è l'ingresso del personale: davanti, il sorvegliante con il cronometro e la tabella. Ad una ad una le commesse si inchinano, ed entrano. Dopo le 8,15 le poche ritardarie (una pila di angoscia sul volto) vengono sgridate, in mezzo di strada, s'inchinano di più, debbono firmare. Alle 8,20 tutti dentro. Anche questo è il Giappone.

Il Giappone e la sua democrazia congelata

Sul sistema politico pesano i meccanismi attraverso i quali il partito liberaldemocratico egemonizza da decenni il governo - Il ruolo delle opposizioni - All'ultrasinistra una contestazione ormai «storica» che si ricicla con azioni talvolta assai violente

Proprio in questi giorni Yasuhiro Nakasone brinda al suo terzo anniversario di poltrona di primo ministro. Un bel successo, che era sfuggito ai suoi predecessori con nomi importanti come Tanaka, Miki, Fukuda, Ohira e Suzuki. La figura del capicorrente del Partito liberaldemocratico (Pld), formazione che ha dominato la vita politica nipponica in questo dopoguerra. Il Giappone vive una contraddizione evidente tra la modernità della sua macchina produttiva e la sostanziale arretratezza nel funzionamento del suo sistema politico, che riduce le spinte democratiche e le annacqua nel meccanismo di potentato su cui si regge il Pld. La perdita per un soffio della maggioranza assoluta dei seggi da parte del Pld alle elezioni del dicembre 1983 non ha cambiato le cose: i giochi politici continuano a essere svolti più nell'«ambiente» di fronte tra le correnti del partito che nelle aule parlamentari. La figura di Tanaka e l'emblema delle distorsioni della vita politica giapponese: pur essendo stato travolto dallo scandalo Lockheed e avendo dovuto per questo lasciare nove anni fa il Pld, Tanaka ha continuato a guidarne dall'esterno la corrente più forte, arrivando a costringere alle dimissioni l'ex primo ministro Suzuki, a far nominare Nakasone alla guida del governo, a rifiutare le dimissioni da deputato al momento della condanna per la



TOKYO — Pompieri cercano di spegnere uno degli incendi

Lockheed e a farsi rieleggere trionfalmente al Parlamento nella sua circoscrizione-feudo. I partiti d'opposizione (in particolare i comunisti, che proprio nei giorni scorsi hanno tenuto il loro congresso, i socialisti e i buddisti del Kometo), contestano aspramente soprattutto alcuni aspetti della politica di Nakasone, a cominciare dalla sua propensione militaristica, e significano che il governo nipponico abbia negli ultimi anni ridotto sensibilmente le spese di tutti i dipartimenti escluso quello della Difesa. In omaggio all'ispirazione di pace della Costituzione del 1946, il governo Mi-

ki decise nel 1976 che le spese militari non avrebbero superato l'uno per cento del prodotto nazionale lordo (Pnl). Nakasone (spinto da Washington) si è impegnato al massimo per varcare questo limite, anche se il rilievo del Pnl nipponico (il terzo al mondo) fa sì che in termini assoluti le spese militari del Giappone siano tutt'altro che trascurabili (ben superiori, ad esempio, a quelle italiane). Le proteste dell'opinione pubblica sono servite a ben poco, così come è accaduto in tema di presenza delle navi da guerra nucleari americane nei porti giapponesi, di assunzione di impegni militari a fianco degli

Stati Uniti o di difesa del territorio. La scommessa del Pld è stata insomma in quella di attribuire ai miti dell'efficienza, dello sviluppo tecnologico e della produzione un ruolo di compensazione rispetto alle sostanziali carenze del sistema politico. Questa scommessa si è misurata negli ultimi anni con vari ostacoli, a cominciare dal maggiore dinamismo dei partiti d'opposizione, sempre più coscienziosi nel nome stesso del funzionamento delle istituzioni democratiche — a cercare di rompere il monopolio del potere nelle mani del Pld. Un altro ostacolo è stato il deterioramento dei rapporti in

seno allo stesso Pld, con Nakasone nelle vesti di padrone padrone (favorendo in questo modo anche cattive condizioni di salute di Tanaka) e i dirigenti medio-alti che manifestano segnali d'insoddisfazione. E tra gli altri ostacoli c'è quello dell'estremismo, erede (almeno in una certa misura) del radicalismo studentesco degli anni Sessanta. Le carenze del sistema politico hanno dato spazio alle nuove spinte estremistiche, che, a loro volta, tentano di sfidare con la violenza degli attentati una macchina economica e tecnologica nata per essere perfetta. E non lo è invece perfetta non è. Non lo è sul piano tecnico (ieri il

Giappone ha dimostrato la vulnerabilità di un gigantesco complesso economico avanzato) e tanto meno nel suo rapporto con l'insieme della società. Non bisogna essere solo un fatto di computer, pena l'emergenza di spinte capaci di mandare in tilt anche computer più perfezionati. L'ultrasinistra giapponese ha alle sue spalle una storia convulsa. Dalle massicce dimostrazioni degli anni Sessanta si è passati a contestazioni più «mirate», come quella contro il tentativo (frustato) di togliere ai contadini i terreni su cui negli anni Settanta è stato costruito il nuovo aeroporto internazionale di Tokio. Ora si vorrebbe ampliare e si prevede di sacrificare a questo scopo un'altra superficie coltivata. Di qui le proteste esplose negli ultimi mesi e ripetuticontri, a cui i membri dei gruppi estremisti non mancano di intervenire in armazioni e bardature da battaglia cariche di incidenti si sono verificati varie volte in questi anni anche sul mare, quando sono stati organizzati scioperi di navi nucleari americane ad opera di barche e pescherecci che hanno impedito loro di entrare nei porti. In tutti questi casi i gruppi estremistici hanno fatto leva su rivendicazioni non certo assurde, utilizzate e interpretate nel modo ritenuto più conveniente ai loro rafforzamento.

Alberto Toscano