Anno 62° N. 292 Quotidiano
Sped. abb. post. gruppo 1/70
Arretrati L. 1.300

l'Unità

LIRE 650
★ MARTEDÌ 24 DICEMBRE 1985

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Una delle più alte d'Europa

Inflazione all'8,5% Proprio come un anno fa

Resi noti i dati di dicembre: Milano è la città più cara - Nessuna «inversione di tendenza»

ROMA — Quante brutte notizie in questa vigilia di Natale. Le agenzie sfornano i dati dell'inflazione e si scopre che in 12 mesi non è calata. Nel gennaio '85 era dell'8,6 e in dicembre — a stare alle rilevazioni fatte nelle città campione — è rimasta tale e quale. Nemmeno uno 0,1 in meno a cui aggrapparsi per sperare in una inversione di tendenza. Intanto negli altri paesi industrializzati i prezzi hanno continuato a scendere e la differenza fra noi e loro aumenta. Si allarga la forbice e — per dirla con un termine tecnico — cresce il differenziale. L'Isco, autorevole centro di ricerca, fa sapere che l'85 è un anno che non è servito a nulla. Anzi, in molti punti, la situazione è peggiorata, vedi disoccupazione. E, dulcis in fundo, persino la bilancia dei pagamenti fa registrare in novembre — il dato è stato reso noto ieri — il deficit quasi record di 2.048 miliardi. No, la barca non va. Certo non è affondata, ma quantomeno si è incagliata.

E passiamo ai dati dell'inflazione. La dinamica dei prezzi in dicembre ha laureato Milano città più cara d'Italia. Nell'interno '85 i prezzi sono saliti del 9,3 per cento, a dicembre dell'8,7, solo uno 0,1 in meno rispetto a novembre. Genova ha avuto un più 8,8 e qui è andata addirittura peggio rispetto al risultato del mese precedente. A Torino c'è un più 8,1 per cento, mentre a novembre la crescita era stata del 7,7 e a Bologna si registra un 8,2, contro un precedente 8,1. Risultato finale: la media Istat — se i dati delle città campione verranno confermati da quelli generali — si attesterà in dicembre sull'8,6. E l'inflazione dell'intero anno non si discosterà da questa percentuale. Avremo, dunque, un 1,6 per cento in più rispetto al tetto del 7 per cento fissato dal governo. Le promesse e i rimproveri di tanti soloni si infrangono contro questi risultati allarmanti. Chi non ricorda, infatti, tutti i discorsi per far passare il decreto che tagliò la scala mobile? Allora si disse: cercate di digerire questo rospo, vedrete che a lungo andare servirà a far calare i prezzi. Ed è meglio dimenticare la propaganda esagitata portata avanti nella campagna elettorale del referendum. Eccola qua la conclusione: i lavoratori hanno fatto i sacrifici, ma l'inflazione in un anno non si è spostata di una virgola. Si può dire: non siete contenti, almeno non è cresciuta? Già, ma come spiega l'Isco «l'85 si chiude con risultati che si discostano dagli obbiettivi e tanto più deludenti se si confrontano con quelli di altri Paesi industrializzati». Mentre noi stavamo fermi o quasi, altrove si verificavano «significativi progressi sul piano della riduzione dell'inflazione, del contenimento del deficit pubblico e del disavanzo della bilancia dei pagamenti. La distanza fra noi e l'Europa è dunque aumentata. Per non palare di Usa e Giappone. E — come sostengono tutti gli esperti — il problema sta proprio qui: nel ridurre il differenziale. Abbiamo fatto l'esatto contrario e, cosa più grave, in dicembre l'andamento dei prezzi è dovuto principalmente ad aumenti tariffari, vedi trasporti. Dipende, insomma, dalle decisioni del governo o di alcune aziende di Stato.

Per l'Isco il danno più serio all'economia italiana è venuto dall'incapacità di contenere il debito pubblico. La politica economica non è stata, dunque, né coerente, né adeguata. Scarso, infine, il dinamismo delle attività produttive e drammatico l'andamento dell'occupazione.

Ed ecco, infine, l'ultima brutta notizia di ieri: il disavanzo della bilancia dei pagamenti in novembre — secondo i dati provvisori — raggiunge quota 2.048 miliardi, mentre nello stesso mese dell'84 si era registrato un attivo di 2.638 miliardi. Peggio di così era andata solo in marzo e aprile quando si era scesi di tremila miliardi. Complessivamente, nei primi 11 mesi del 1985 il deficit è di 7.257 miliardi. Nell'84 — nello stesso periodo — l'andamento era esattamente opposto: avevamo un attivo di 2.779 miliardi. La posizione creditoria della Banca d'Italia e dell'ufficio cambi è peggiorata di ben tremila miliardi. Le variabili, insomma, sono tutte in rosso. I dati parlano chiaro e non concedono spazi a facili ottimismi. Quanto alla cordata dei «catastrofisti», guidata dal ministro Goria, non potrà sostenere di aver ragione. I risultati dell'85, infatti, sono il frutto di quella strategia dei sacrifici tanto cara al titolare del Tesoro. Il risultato: duri colpi alle fasce sociali più deboli e un paese che si allontana sempre più dall'Europa. Eppure, nonostante ciò, la Finanziaria '86 — il dibattito alla Camera riprenderà il sei gennaio — ripercorre le vecchie strade. Così facendo l'anno che sta per arrivare non ci promette molte speranze.

Gabriella Mecucci

Nell'interno

Intervista a La Malfa: «La Dc a Palazzo Chigi»

Nella seconda delle nostre «interviste sulla crisi», il vicesegretario del Pri afferma che Dc e Psi hanno linee ormai divergenti e che solo il ritorno di un democristiano a Palazzo Chigi può assicurare una politica di risanamento. Craxi non ha voluto affrontare una guida dei processi economici. Un giudizio sul «governo di programma».

L'INTERVISTA DI ANTONIO CAPRARICA A PAG. 2

Guida ragionata alla televisione di Natale

Da Alberto Sordi a Bruno Bozzetto, da Giulietta Masina a Oriella Dorella, una guida ragionata alla programmazione televisiva della «tregiorni» natalizia. E inoltre servizi sulla «maratona Lumière» sui novant'anni del cinema, sul nuovo serial ispirato al film «Love Story», sulle rubriche giornalistiche. Articoli di Silvia Garambois, Sauro Borelli, Alberto Crespi e Marinella Guatterini.

ALLE PAGG. 9-10-11-12

Bomba in Sudafrica uccisi sette bianchi

Un bomba ad alto potenziale è esplosa ieri mattina ad Amazimtoti, una cittadina balneare nei pressi di Durban, in Sudafrica, provocando la morte di sette bianchi, quasi tutti donne e bambini, e il ferimento di altre 41 persone. A Johannesburg Winnie Mandela è stata messa in libertà provvisoria. Il processo verrà celebrato il 22 gennaio. A PAG. 13

Una giornata con...

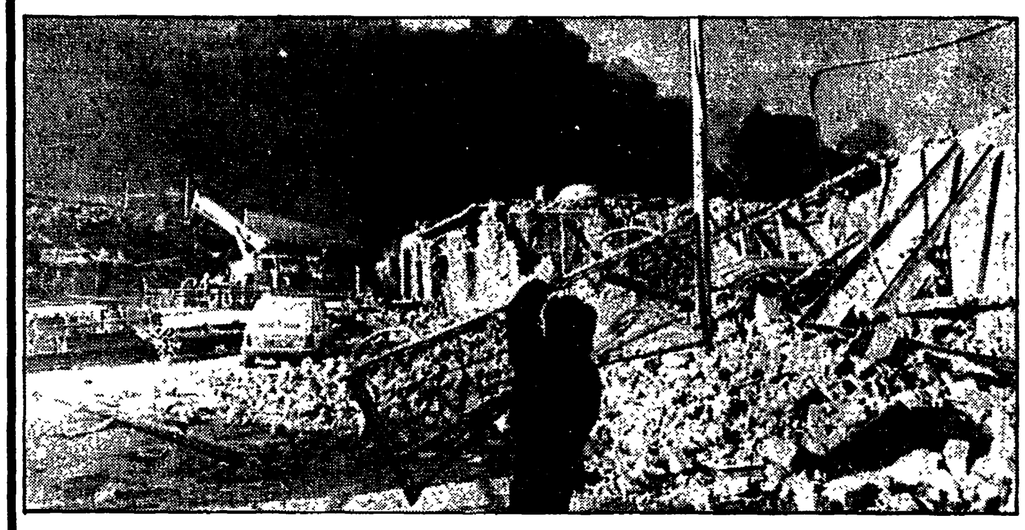
Sindaco in una piccola isola

«Una giornata con...» Silverio Lamonica, sindaco di Ponza. La grande scommessa di vivere in una piccola isola. Bisogni, problemi, attese di una minuscola collettività negli incontri quotidiani in municipio. La figura dell'amministratore si mischia con quella dell'amico, del consulente, dell'animatore culturale, del paciere. D'inverno c'è un grande silenzio: il traghetto che arriva, resta qualche ora in porto e se ne va. IL SERVIZIO DI EUGENIO MANCA A PAG. 8

Mentre all'Agip si insiste sulla tesi di un attentato

Il grande rogo si spegne Napoli in piena emergenza

I danni per ora calcolati in cinquanta miliardi - Numerosi impianti industriali distrutti, il dramma dei senzatetto: il Pci chiede la proclamazione dello «stato di calamità» - Anche gli sciacalli in azione



A Napoli il grande rogo si spegne lentamente, lasciando una città in piena emergenza: i danni sono per ora calcolati in cinquanta miliardi, con le numerose fabbriche che sorgevano nelle vicinanze dell'impianto dell'Agip e che ora sono semidistrutte o distrutte, con i duemila senzatetto. Di fronte a questa situazione il Pci ha chiesto la convocazione del consiglio comunale per chiedere anche la proclamazione dello «stato di calamità». Continuano intanto le ipotesi sulle cause del catastrofico incendio: la verità si potrà cercare solo quando sarà possibile ispezionare il centro del cratere dell'esplosione. Ma ora, mentre solo all'Agip si insiste sulla tesi dell'attentato, prende corpo — oltre all'ipotesi del guasto — quella di un incidente mentre qualcuno cercava di rubare carburante. Nel dramma intanto si fanno vivi gli sciacalli. **NELLA FOTO: si cerca di salvare il salvabile dalle case distrutte dall'esplosione**

I SERVIZI A PAG. 3

Enorme vuoto di competenze e poteri

Al di là dei rituali commenti e delle analisi di ciò che andava o non andava fatto, che appaiono sempre di più come canti del cigno che inseguono il guasto, ci si deve domandare ormai quale sedimento lasciano queste lunghe teorie di disastri nella testa della gente e nella rappresentazione che essa si fa della collocazione dell'uomo nell'era tecnologica.

Sta crescendo forse una cultura anti-industrialista, forme nuove di luddismo che dal territorio investono la fabbrica? Oppure, prendono corpo stati di assuefazione rispetto alla ineluttabilità di prezzi da pagare comunque all'avanzata del progresso e della tecnica? O invece, non assistiamo ad una crescita, certo travagliata, di una volontà diffusa di interrogarsi sul concetto di progresso, di pronunciarsi sulla natura stessa delle tecnologie che si rendono via via disponibili, sulla compatibilità sociale degli usi ad essa connessi? Mi sembra più convincente e più probante per verifiche incrociate desumibili da ambiti disparati, quest'ultima ipotesi. In particolare, vanno maturando tra la gente una serie di consapevolezze. Sul fatto che i rischi maggiori che corriamo, non nascono tanto dal carattere «aspro» della natura ma dal rapporto distorto e miope nella prospettiva che l'uomo ha stabilito con essa, utilizzando la tecnica e le conoscenze acquisite non tanto per governarla e valorizzarla ma spesso per ridurla ad oggetto di mero sfruttamento. Sul manifestarsi sempre più conclamato e ripetuto dei rischi insiti nelle pratiche di manipolazione di eventi naturali e no, che l'uomo è andato via via sperimentando. Sulla necessità, dunque, di operare a monte di tali pratiche, scelte di compatibilità realizzabili oggi grazie alla possibilità di selezionare opzioni tecnologiche e quindi scenari, ricorrendo alle disponbilità offerte dai dati e dalle conoscenze tecniche e scientifiche. Sono peraltro questi stessi processi che rendono insufficiente l'assunzione del concetto di rischio, dei suoi parametri tradizionali definiti tutti all'interno di istituzioni scientifiche e normative, proponendo attributi sociali del rischio in termini di valore, di compatibilità, di uso relativo. Che questa consapevolezza sia espressa principalmente da fasce di popolazione soddisfatte nei bisogni primari più pressanti, come sostengono una parte della sociologia americana, ma anche tutti coloro interessati a creare artificiose contrapposizioni tra chi lotta per il pane e chi lotta per l'ambiente, non ci sembra corrispondere alla realtà storica delle lotte operaie per la non monetizzazione della salute, della crescente attenzione ambientalista del meridione d'Italia, della sensibilità ecologista di vaste fasce giovanili che pure soffrono l'emarginazione dal lavoro.

Quello che va emergendo è una cultura diffusa e trasversale che pone al suo centro l'idea di dover attuare un controllo sociale e politico della tecnologia. Ciò significa saper fare anche a meno di quelle tecnologie non flessibili e ad alto contenuto di rischio che costringono la società ad uniformarsi ai loro imperativi, privilegiando invece quelle che si lasciano modulare da una qualità nuova dello sviluppo la cui

Raffaello Misiti

(Segue in ultima)

Dieci morti nello scontro ferroviario

La tragedia a Ferrara su un treno di pendolari

La «littorina» si è incastrata a 100 all'ora sotto un merci - Sulla zona una fitta nebbia - Dieci feriti - Errore o guasto?

FERRARA — Una panoramica del tragico incidente ferroviario in località Coronella: l'elettromotrice incastrata sotto i vagoni

Dalla nostra redazione

FERRARA — Un'ennesima tragedia, anche quest'anno alla vigilia di Natale, nella nebbia impenetrabile che da qualche giorno ha avvolto il nord del Paese. Dieci morti, dieci feriti, tra le lamiere contorte e accartocciate. Tutti i corpi sono già stati ricomposti.

La «littorina» formata da due automotrici elettriche aveva lasciato la stazione di Bologna in orario, alle 22.51 di domenica, per la sua ultima corsa della giornata lungo la linea Ferrara-Padova-Venezia. Avrebbe dovuto essere a Ferrara, con i suoi circa 80 passeggeri, alle 23.32 ma giunta a 7-8 chilometri dalla città è avvenuta la tragedia: immersa in una fitta nebbia che da giorni grava su tutta la provincia, la «littorina» (n.4940) è finita —tamponandola — come un proiettile, contro un treno merci (82426) composto di quaranta vagoni che si era rimesso in marcia poco prima ma che ancora viaggiava a passo d'uomo. La causa della sciagura: si parla di un semaforo che non ha funzio-

Gianni Buozzi

(Segue in ultima)

Centrale a carbone, 97 per cento al «no» Grande affluenza alle urne in Calabria

Dalla nostra redazione

CATANZARO — La piana di Gioia Tauro non vuole la mega centrale a carbone da 2.640 megawatt che l'Enel vorrebbe costruire al confine tra i comuni di San Ferdinando e Gioia Tauro. Le popolazioni della piana lo hanno detto in maniera inequivocabile, con una valanga di «no» che si sono espressi domenica nei referendum consultivi pro o contro la centrale svoltisi in 12 comuni della zona. I «no» toccano infatti il 97% del totale ma — quel che più interessa forse — la partecipazione al voto di domenica è stata letteralmente straordinaria, il 54,5% dell'elettorato, con punte del 65 e oltre, fino al 71% nel comune di Marobati. Cifre e percentuali di votanti non toccate, in alcuni casi, nemmeno nei referendum sul taglio dei quattro punti della scala mobile a giugno. È stato insomma un vero e proprio plebiscito di «no» alla centrale e una prova di democrazia e di partecipazione in una zona e in una regione dove mafia e illegalità sono caratteristiche quoti-

Filippo Veltri

(Segue in ultima)

Inchiesta sul traffico/ 4 - Le grandi aree urbane

Ecco un sistema anti-ingorgo

Come si lavora in alcune metropoli del nord per snellire la circolazione - L'integrazione fra il trasporto pubblico e privato, l'uso delle tecnologie e lo studio dei flussi

Dal nostro inviato

MILANO — Avanti e indietro rievocando le pagine di Stendhal, commuovendosi per Carlo Alberto inciampato nella «fatal Novara», fremendo per Manin, riflettendo su Cavour, incupendosi con l'Alfieri, perdendosi in sogni di gloria con Fòscari, rabbrividendo al ricordo della bora di Tergeste.

Il viaggio di un'ora e mezzo è quello che collega Milano a Torino (e viceversa) con l'«Intercity», la nuova navetta ferroviaria che costituisce il primo nucleo di un disegno assai ambizioso che dovrà coinvolgere in qualche modo (si delinei o meno il famoso e discusso progetto Mi-To) i due maggiori centri settentrionali. Il treno ha una cadenza certa (parte ogni due ore da Torino — ai dieci minuti — e da Milano — ai quindici minuti — e ferma solo a Novara e Vercelli) lungo l'arco della giornata: dalle sette di mattina alle sette di sera. I nomi che abbiamo evocato sono quelli dei singoli treni. Una navetta uguale collega poi Milano con Venezia.

Ecco — al di là dei risultati per ora abbastanza miseri, dato anche che il treno già lento ritarda regolarmente — l'abbozzo di un progetto, come si dice, «sistemico». Un mezzo di trasporto che dovrebbe cioè dare il massimo di affidabilità, con orari facili e da potersi ricordare a memoria, perfino con i nomi suggestivi che — se fossero anche accompagnati da un buon comfort, da un ristoro, da arredi funzionali e moderni — servirebbero anch'essi a invogliare all'uso.

Milano e Torino, insieme a Bologna, stanno marciando con idee chiare e con una certa speditezza sulle vie dell'avvenire del trasporto urbano. Con la rilevante differenza che Milano è in grado più di ogni altra città di autofinanziarsi almeno in parte e quindi è la più avanti nella esecuzione dei progetti. Che d'altro canto non coinvolgono ancora Genova che invece, dal punto di vista «traffico», è una sorta di Napoli del nord (si parla ormai di un'auto quasi per ogni abitante, in un territorio fra i più infelici per la viabilità).

A Milano intanto si ipotizza anche di affittare tutto il complesso «resau» urbano e regionale previsto, su ferro, co-

Ugo Baduel

(Segue in ultima)

ALTRI SERVIZI A PAG. 7

Il vice premier cinese al Cremlino

Gorbaciov incontra Li Peng

Breve visita a Mosca - Il leader sovietico: «Vogliamo sinceramente un miglioramento delle relazioni» - Il dirigente cinese: «Desideriamo contribuire alla normalizzazione»

Dal nostro corrispondente

MOSCA — Mikhail Gorbaciov ha incontrato ieri, in un «fuori programma» che ha subito acceso l'attenzione degli osservatori, il vice premier cinese Li Peng, di passaggio a Mosca nel viaggio di ritorno dalla visita ufficiale in Bulgaria. È la seconda volta che il leader sovietico s'incontra con Li Peng. La prima fu il 14 marzo scorso, all'indomani dell'elezione di Gorbaciov alla massima carica del Pcus. Si trattò in quell'occasione dell'incontro al più alto livello tra un dirigente sovietico e uno cinese dal lontano 1969 (data dell'incontro a Pechino tra Kosighin e Ciu En Lai). Ma le circostanze — il funerale di Cernenko — avevano dato a quell'abboccamento una connotazione di circostanza che tuttavia non diminuì l'importanza dell'episodio.

Il comunicato di ieri sera della Tass si limita a parlare di «scambio di opinioni su alcune questioni relative ai rapporti cino-sovietici» e ad aggiungere che «altri problemi di reciproco interesse» sono stati affrontati. Ma l'inatteso incontro lascia ritenere che i due esponenti abbiano affrontato questioni di particolare attualità e che si sia voluto rendere esplicito un segnale di ulteriore avvicinamento di posizioni. Gorbaciov ha infatti ribadito la «sincera volontà» dell'Urss di «conseguire un serio miglioramento delle relazioni con la Repubblica popolare cinese» e Li Peng ha risposto che la parte cinese «desidera contribuire al processo di normalizzazione dei rapporti bilaterali».

Non sembra azzardato mettere in relazione il fatto di ieri anche con la crescente attenzione sovietica agli sviluppi della situazione dentro e «attorno» all'Afghanistan. Nei giorni scorsi la Pravda aveva salutato con evidente enfasi l'ultima avance del governo di Kabul per un «allargamento della base socia-

Giulietto Chiesa

(Segue in ultima)

Domani e dopodomani, giorni di Natale e Santo Stefano,

l'Unità

non uscirà e tornerà in edicola venerdì mattina. A tutti i lettori l'augurio di buone feste.