

Dal nostro corrispondente
MOSCA — Dinmukhamed Kunaev, primo segretario del Kazakistan, è stato messo in pensione ieri dal Plenum del Comitato centrale della nuova repubblica. È il preludio della sua uscita dal Politburo che sarà certamente decisa dal Plenum del Comitato centrale del Pcus che si attende per la prossima settimana. Mikhail Gorbaciov riesce così ad allontanare dai posti di comando il quarto degli uomini della vecchia guardia brezneviana, dopo Gregori Romanov, Nikolaj Tikhonov, Viktor Griscin. Ma Kunaev ha resistito più a lungo di tutti. Voli di una sua prossima caduta avevano già preso a circolare alla vigilia del XXVII congresso, quando Viktor Griscin, primo segretario del partito moscovita, era stato mandato in pensione senza troppi ringraziamenti. Ma gli equilibri interni non avevano evidentemente consentito l'operazione.

Tuttavia la posizione del 74enne dirigente kazakistan era rimasta pericolante. Circolava voce — assai attendibile peraltro — che il suo voto non fosse stato tra quelli

favorevoli all'elezione di Gorbaciov nel marzo 1985. E, subito dopo il congresso, ripetuti attacchi di autorevoli organi di stampa, tra cui la «Pravda», avevano preso di mira la gestione economica del Kazakistan e i sistemi di promozione dei quadri che vi si erano consolidati. Ma c'è voluto quasi un altro anno intero per scardinare un sistema di potere che, nei quasi 26 anni della gestione Kunaev, si era capillarmente radicato in tutti i gangli vitali della repubblica e della sua capitale, Alma Ata. A tal punto che l'uomo chiamato a sostituire Kunaev non è un kazakistan bensì un russo: il 59enne Ghennadi Vasilievich Kolbin. Infrazione alla regola quasi ferrea che vuole al primo posto di comando delle repubbliche un quadro «locale». Conferma, evidentemente, che fino all'ultimo la resistenza alla sostituzione è stata tenace.

Kunaev era, con Vladimir Scerbizkij (primo segretario dell'Ucraina), il membro del Politburo con maggiore anzianità. Supplente dal 1966, effettivo dal 1971, aveva percorso tutti i gradi della carriera ad Alma Ata: dalla vicepresidenza del Consi-

Kunaev, segretario del Kazakistan

«Pensionato» un altro brezneviano

Gorbaciov allontana dal Cc di quella Repubblica il quarto uomo della vecchia guardia - È il preludio per la sua uscita dal Politburo



Dinmukhamed Kunaev

glio dei ministri, alla presidenza della locale Accademia delle scienze, alla presidenza del Consiglio dei ministri. Promosso da Krusciov alla guida del partito vi era rimasto lungo tutto il periodo brezneviano superando l'ondata moralizzatrice di Andropov (cosa che non era invece riuscita a Fusciov, capo del confinante Uzbekistan) e il travagliato processo delle successioni fino a Gorbaciov. Qui Kunaev, tre volte «eroe del lavoro socialista» (1972, 1976, 1982), ha dovuto lasciare il campo.

Il passaggio delle consegne è avvenuto — ha detto ieri la radio — alla presenza di Georgij Razumovskij, il responsabile dell'organizzazione e membro della segreteria del Comitato centrale che sta gestendo dal marzo di quest'anno la vasta opera di «purificazione» in corso a vari livelli del partito. Per Ghennadi Kolbin la nomina a nuovo incarico potrebbe rapidamente trasformarsi nel primo scalino verso un accesso ai supremi organismi di direzione del partito. Il Kazakistan è infatti la terza repubblica dell'Unione in ordine di importanza politica: terza per popolazione, seconda per

estensione territoriale. Il «numero uno» di una tale repubblica dovrebbe, di regola (anche se non obbligatoriamente), entrare nel Politburo almeno come membro supplente.

Kolbin è comunque un quadro della generazione dei Ritzkov e dei Ligacov, passato anche lui, come Elzin (il primo segretario di Mosca) per la regione del Sverdlovsk, poi inviato in missione speciale, come secondo segretario della Georgia, a fianco di Sevardnadze, nel 1975. Nel dicembre '83 Yuri Andropov lo inviò a guidare il comitato regionale del partito di Ulijanovsk, uno dei centri industriali più importanti della zona europea della repubblica federativa russa. Quest'ultima mossa della nuova leadership del Cremlino potrebbe comunque non essere isolata. Il Plenum che si attende a giorni avrà per tema la politica dei quadri, cioè la «prezroja», la ristrutturazione, del partito. Potrebbe essere un'importante occasione per altri avvicendamenti al vertice.

Giulietto Chiesa

La proposta della Lega nella giornata di mobilitazione degli universitari

Un sindacato per gli studenti

L'idea rilanciata dal segretario della Fgci Pietro Folena - I giovani comunisti: «Il 21 gennaio referendum autogestito sul progetto di riforma Faluacci-Covatta» - Disegno di legge del ministro della Pubblica Istruzione per dar soldi agli atenei privati

ROMA — La costituzione di un sindacato degli studenti e un grande referendum autogestito da tenersi il 21 gennaio sul progetto di riforma universitaria Faluacci-Covatta: con queste due proposte la Lega degli studenti universitari federata alla Fgci ha concluso una riuilustrata giornata nazionale di mobilitazione in tutti gli atenei. Da Roma a Milano, da Napoli a Venezia, Torino, Salerno, Potenza, Bologna, Ancona, si sono tenute assemblee, cortei, presidi, delegazioni in retrotiro o in prefettura. A Pisa, dopo Liguori, è stata occupata anche la facoltà di Lettere. Oggi a Genova si terrà una assemblea con un esponente del movimento francese. Sono state distribuite 50 mila copie del disegno di legge Faluacci-Covatta e sono stati coinvolti nelle manifestazioni almeno diecimila studenti universitari.

In una affollata assemblea all'Università La Sapienza di Roma, Pietro Folena, segretario nazionale della Fgci, ha rilanciato, applauditissimo, la proposta di un sindacato degli studenti eletto su basi democratiche, che rappresenti una controparte per i rettori e il ministro e che apra una vera e propria vertenza sulle condizioni di studio e di agibilità democratica nelle università.

Folena ha anche attaccato il progetto di riforma universitaria — che pure, ha detto, contiene alcune interessanti novità — perché tenta di risolvere la crisi in cui si dibatte l'università scegliendo la strada della semi-

privatizzazione degli atenei, con larghi poteri concessi ai rettori per la limitazione degli accessi, le tasse e i rapporti con i privati e con la gerarchizzazione di fatto delle lauree in diplo di serie A, B o C a seconda delle università che li rilasceranno. Per questo, i giovani comunisti propongono a tutte le forze democratiche dell'università la realizzazione per il 21 gennaio di un referendum autogestito sul disegno di legge governativo. Ieri la Federazione giovanile socialista è sembrata voler aderire alla proposta di un sindacato studentesco «aperto» — dice un comunicato — a tutti e sganciatosi dalle organizzazioni politiche, costituito con una grande campagna di informazione e di consultazione negli istituti scolastici e universitari.

Criticò, invece, sull'iniziativa della Lega degli studenti universitari i giovani repubblicani (via protesta della Fgci) ripropone un modello fondato sull'egualitarismo assoluto e sul distacco dal mercato del lavoro) e Dp («un'iniziativa debole»).

Intanto, sempre ieri, il ministro Faluacci ha presentato un disegno di legge che distribuisce alle Università private (quelle che chiedono le tasse più alte) 90 miliardi per l'anno in corso, 40 miliardi per il 1987 e 60 miliardi a partire dal 1988. In questi giorni, inoltre, si discuterà al Senato la conversione in legge di un decreto che stanziava per l'85-86 30 miliardi per le università private (12 di questi sono per la Cattolica). È la risposta ministeriale alla protesta studentesca?



r. ba.

Il disegno di legge porta la firma del ministro Franca Faluacci «di concerto col ministro del Tesoro Gorla», ma la sua genesi è in un precedente disegno di legge il cui primo firmatario è l'attuale sottosegretario socialista Luigi Covatta. Le differenze tra quel primo testo e questo (approvato dal Consiglio dei ministri un mese fa) non sono molte. Una però è rilevante: nel progetto Covatta non veniva fissato il limite massimo alle tasse che ogni università può chiedere agli studenti. Ecco come viene sintetizzato il disegno di legge governativo che verrà discusso (non si sa però quando) al Senato.

L'articolo 1 concede agli atenei il diritto di darsi ordinamenti autonomi, mentre l'articolo 2 entra direttamente nel contenuto di questa autonomia. Afferma infatti che lo statuto che ogni

università si può dare «determina le strutture, i corsi di laurea come strutture dell'attività didattica, i dipartimenti come strutture della ricerca scientifica». «Lo statuto», continua l'articolo «è deliberato dal senato accademico integrato da un rappresentante per ciascuna facoltà».

«L'articolo 3 afferma che ogni università ha un regolamento generale... emanato dal decreto del rettore, pre-

via deliberazione del consiglio di amministrazione, uditi il senato accademico e le strutture didattiche e scientifiche interessate. L'autonomia finanziaria viene invece affrontata nell'articolo 4, in cui si spiega che le entrate dell'università sono costituite «dal gettito della tassa unica di utenza annuale universitaria degli studenti in corso, la cui entità annuale è determinata dal singolo ateneo entro i limiti minimi e massimi fissati dal ministro della Pubblica Istruzione di concerto con i ministri del Tesoro e delle Finanze; dal gettito della tassa unica... degli studenti fuori corso... dal gettito del contributo unico per il funzionamento dei servizi generali, delle biblioteche, centri e laboratori... dal gettito della tassa finale... dal gettito della tassa e contributo unici per i corsi di perfeziona-

mento e scuole di specializzazione; dal gettito derivante dalle prestazioni a pagamento nonché dai contratti e convenzioni per attività istituzionale di didattica, di ricerca e di consulenza; da rendite, frutti, alienazioni derivanti dalla gestione del patrimonio mobiliare ed immobiliare; da ogni altro fondo derivante da leggi, contratti o convenzioni».

Nello stesso articolo si spiega che «le università godono di autonomia di spesa per il conseguimento delle proprie finalità istituzionali... I principi generali per la gestione finanziaria e contabile sono fissati con decreto dal ministro della Pubblica Istruzione».

Nell'articolo 5, tra i contributi dello Stato all'Università si modifica la divisione attuale dei fondi per la ricerca scientifica universitaria affermando che questi vanno

Se non cambia profondamente la politica del trasporto

L'Italia nel Duemila? Un gigantesco ingorgo Signorile: meno auto, più treni e navi (ma Agnelli non ci sta)

ROMA — Non ne emerge un bel quadro: nel Duemila, se tutto continua come ora, l'Italia sarà un immenso ingorgo di veicoli che sempre più faticosamente tenteranno di spostarsi da un capo all'altro della penisola. L'allarme, non nuovo a dire il vero, è stato lanciato ieri dal ministro dei Trasporti, Signorile, nel corso della terza conferenza nazionale del settore. La «vulnerabilità» del sistema trasportistico è preoccupante, ha sostenuto il ministro: «Un blocco del camion per cinque giorni può determinare una situazione di grave emergenza, da tempo di guerra». Inoltre, nel 1992, quando si arriverà ad una unificazione del Mercato europeo, la componente «autarchica» dell'autotrasporto rischia di far giungere l'Italia «in ritardo e in condizioni difficili». Dunque, bilancio fallimentare? «Niente di fatto», dice Signorile che alla conferenza ha presentato i conti di un anno di lavoro: piano dei trasporti approvato, suo valore vincolante rispetto alle scelte delle pubbliche amministrazioni, riforma delle Fs, inizio di riorganizzazione dei porti (decreto Degan), misure sulla sicurezza stradale, coinvolgimento delle Regioni. Insomma, secondo Signorile si sono poste le premesse per iniziare un cambiamento ormai indispensabile trasferendo flussi di traffico dalla strada, alla rotaia e al cabotaggio. Meritò anche uomini. Un'opzione, quest'ultima, che non convince Umberto Agnelli secondo il quale «l'automobile resta la protagonista indiscussa della mobilità delle persone. Dobbiamo dire no ai divieti eccessivi e alla disincentivazione dei mezzi privati». Eppure, continuando così, unici in Europa nel Duemila avremo

un sistema «unimodale» (già oggi l'80 per cento delle merci viaggia su gomma) a fronte di un incremento dei traffici del 45 per cento. Insomma, la paralisi. Cambiare, più che una scelta appare un dovere. Ma da dove cominciare? Signorile ha indicato alcune priorità. «L'assoluta emergenza, quasi ad un punto di non ritorno» delle aree urbane di Milano, Roma, Napoli, Palermo per le quali il ministro propone di intervenire con semilivelli miliardi. L'altro grande progetto è affidato alle Fs cui Signorile domanda di «predispore un piano che recuperi sulla di- rettrite Nord-Sud almeno un 15 per cento del trasporto merci». Il tutto utilizzando in maniera integrata treni e navi speciali: il cosiddetto «trasporto combinato». Un obiettivo cui il presidente delle Ferrovie, Ligato, non si è sottratto anche se ha chiesto meno vincoli (ad esempio i pareri del Parlamento) sulle proprie scelte e meno ostacoli da parte delle altre amministrazioni pubbliche. «Ci sono molti progetti ma anche una preoccupante situazione di vuoto, di non intervento», ha denunciato Libertini, responsabile del settore trasporti del Pci. Vi sono — ha detto — sei emergenze dove si è al limite della crisi: trasporto merci, aree metropolitane, sistema dell'economia marittima, ferrovie, sicurezza ambiente. «Lì bisogna intervenire in tempi stretti e considerando tutte le correlazioni, anche economiche. Ad esempio, Reviglio, presidente dell'Eni, ha spiegato che già ora il 20 per cento dei consumi energetici se ne va in trasporti: la gomma chiede dieci volte più energia della nave, cinque più della rotaia. Ma dov'è l'autorità di comando che deve coordinare gli interventi? Signorile

ha proposto il Cipep (Comitato interministeriale per la programmazione economica dei trasporti). Ma non decolla. Come mai? «Per conflitti politici nel governo e per resistenze degli interessi economici e burocratici» ha sostenuto Mancini, segretario della Filt-Cgil. Eppure, si tratta di uno strumento indispensabile giacché le gelosie delle singole amministrazioni rischiano di paralizzare ogni intervento. Romano Prodi, presidente dell'Iri, è scettico: «Il coordinamento delle amministrazioni è arduo ed i tempi di realizzazione delle opere sono lunghi, antieconomici». «E' vero? Avevo promesso una legge sulla accelerazione delle procedure... io ho interrotto Signorile... si è bloccata per gli intralci creati da alcune lobbies». In sala presenti numerosi dirigenti di aziende ed amministrazioni pubbliche, in molti si sono scambiati curiose occhiate. Ma non si tratta solo di coordinare le amministrazioni pubbliche. Bisogna intervenire su tutto lo spettro delle problematiche. Ad esempio, che senso ha riorganizzare il lavoro portuale se poi i container rimangono bloccati a terra? E un costo la tariffa portuale, ma lo sono anche i tempi. «E dunque arretrati», ha sostenuto ancora Libertini — «la cultura di Lucchini che accusa i portuali di tutto (il presidente della Confindustria aveva accusato la compagnia di Genova di essere «medioevale»)». «La crisi — ha aggiunto Libertini — non viene solo dalla burocrazia ma anche dalla cultura di Lucchini che accusa i portuali di tutto (il presidente della Confindustria aveva accusato la compagnia di Genova di essere «medioevale»)».

Gildo Campesato

Università, la proposta del governo

In otto articoli il progetto legislativo - Il diritto di darsi un ordinamento autonomo

università si può dare «determina le strutture, i corsi di laurea come strutture dell'attività didattica, i dipartimenti come strutture della ricerca scientifica». «Lo statuto», continua l'articolo «è deliberato dal senato accademico integrato da un rappresentante per ciascuna facoltà».

Sdi e ambiente, alleanza fra Fgci e gli Jusos

Oggi e domani a Roma incontro della sinistra giovanile europea - «Operazione di respiro»

movimenti reali della società reale. Perché comunque è il segno della crisi. Scholz, accompagnato da Roland Roschheim, si è soffermato sulla minaccia nucleare affermando che il progetto di guerre stellari rap-



Pietro Folena

Ora di religione: 100mila firme per cambiarla

ferenza stampa il successo della raccolta di firme: hanno sottoscritto il documento, tra gli altri, Alberto Moravia, Ludovico Geymonat, Cesare Musatti, Alessandro Natta, Francesco De Martino, Rossana Rossanda, Luigi Firpo, Nicola Tranfaglia, Paolo Martelli, Vittorio Craxi, Natalia Aspesi, Franco Bassanini, Mario Capanna, Natalia Ginzburg, Ruggero Orlando, Paolo e Vittorio Taviani, Piera Degli Esposti, Maurizio Costanzo, Giorgio Bocca, Alberto Ronchey, Enzo Forcella, Ottaviano Del Turco, Gerardo Chiaromonte, Bruno Trentin.

Spd ha poi sottolineato i rischi connessi all'utilizzazione civile dell'energia nucleare ed ha ripercorso il dibattito interno al partito. «Il risultato delle elezioni di Amburgo, comunque, non ha nulla a che fare — ha detto Scholz — con la posizione assunta recentemente dalla Spd poiché la maggioranza dei tedeschi è contro l'uso militare e civile del nucleare. Il risultato di Amburgo è in parte dovuto agli effetti della crisi economica che ha tenuto lontano dalle urne migliaia di elettori della Spd. Vi sono stati più di centomila astensionisti mentre il travaso dalla Spd al partito di Kohl è stato di appena 3500 voti».

Pietro Folena, segretario nazionale della Fgci, in risposta ai rilievi dei repubblicani per le iniziative dei giovani comunisti ha, infine, commentato: «Penso che i repubblicani farebbero meglio a venire a discutere con i giovani nelle scuole e nelle università dove stanno noi abbiamo distribuito 50 mila copie del disegno di legge Faluacci-Covatta. E più di diecimila giovani sono intervenuti nelle diverse assemblee».

E nei porti le Compagnie si alleano per il rilancio

Dalla nostra redazione
GENOVA — Cambiare, non solo per sopravvivere, ma per andare avanti e cambiare significa entrare in una logica di impresa. Lo ha ribadito ieri Italo Piccini, console della compagnia portuale di Livorno, concludendo la prima conferenza nazionale delle compagnie portuali e riprendendo il senso di gran parte degli interventi di una giornata di discussione. Le compagnie, in Italia, sono una settantina e costituiscono una struttura di autogoverno per circa 15 mila lavoratori. «Fossili ventenni» o «testimonianze di innovazione avanzata»? Le accuse e le difese elencano argomenti opposti: la verità, così come è stata confermata anche al convegno genovese, è che ci si trova di fronte ad una situazione molto diversificata. In forte movimento, con reazioni e risultati differenti che vanno dalla gestione di interessi corporativi alle proposte e realizzazioni più efficaci imprenditoriali. A Livorno, dice il console Piccini, la compagnia (che conta 1750 portuali) ha la gestione completa delle operazioni, la proprietà dei mezzi di movimento e fattura a tariffe onnicomprensive. E, insomma, un'azienda avanzata. A Trieste, aggiunge Marinelli, console della locale compagnia (1157 portuali), c'è una situazione mista: per una metà dei traffici la compagnia si limita a fornire mano d'opera, per l'altra metà fattura al servizio. È un po' quello che succede a Napoli, come spiega Salvatore Cuccaro, console della locale compagnia (un migliaio di addetti). Nello scalo campano si è realizzato una sorta di «binomio» fra compagnia e autorità marittima con una gestione mista delle operazioni. «A Ravenna — dice Cerotto, con-

sole della compagnia (un migliaio di portuali) — la gestione è nostra, abbiamo in appalto tutto il ciclo di imbarco e sbarco sia nella parte pubblica che in quella privata del porto. Altre volte, negli scali minori, la compagnia si limita all'avvicinamento, ma anche in questo caso con importanti eccezioni, dove si è raggiunta una forte caratterizzazione di impresa. A Genova, come si ricorderà, è scontro fra due filosofie: fra chi vuole chiedere alla compagnia ogni spazio imprenditoriale togliendole persino la proprietà dei mezzi meccanici e la compagnia che prospetta soluzioni più avanzate da un punto di vista manageriale, tali da garantire tariffe più basse, il massimo della efficienza, quasi l'autosfruttamento. In cambio però rivendica un ruolo di gestione, di impresa.

«Lo scontro non è solo economico — ha detto il console della compagnia genovese Paride Batini — ma è politico: si vuole impedire di discutere una proposta economica che ha il consenso attivo dei lavoratori. Si sbaglia però chi pensa di poter passare sopra le compagnie...» e sulla frase c'è stato un boato di consenso di tutti i portuali presenti. La conferenza si è chiusa con l'impegno di costituire, entro poche ore, un comitato di coordinamento fra tutte le compagnie per definire comuni strategie di rilancio.

Sul fronte genovese c'è poi da registrare l'incontro di ieri a tarda sera fra i rappresentanti del consorzio del porto, i sindacati e la compagnia portuale; un incontro giudicato ancora interlocutorio, utile però per allentare una tensione che aveva raggiunto livelli pericolosi.

Paolo Saletti