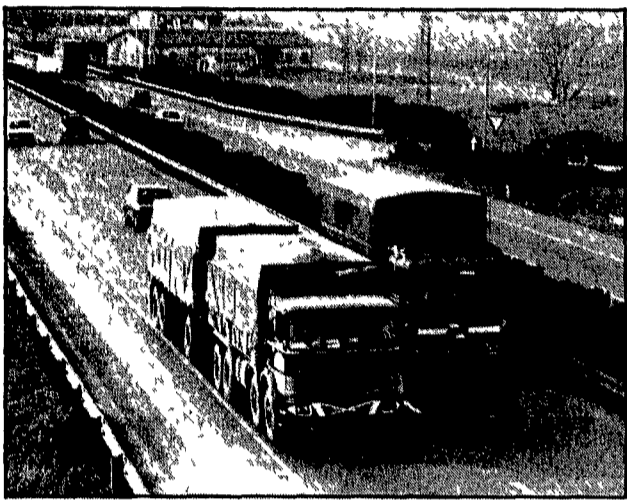


Annunciato dalle associazioni degli autotrasportatori che avevano proclamato l'agitazione

# Sospeso il «fermo» dei Tir Evitata una settimana calda

**Blocco momentaneo in attesa di un «interlocutore nella pienezza dei suoi poteri» - È prevalso il buonsenso: saranno assicurati i rifornimenti - Malcontento per velocità e stato di crisi - «Riduttori»: problemi tecnici e di costo**

ROMA — È stato «congiurato» il «fermo» dei Tir per l'ultima settimana di marzo. La sospensione è stata annunciata dalle sei organizzazioni degli autotrasportatori — Fita-Cna, Anita, Fai, Anselga, Sna — che avevano programmato l'agitazione. È prevalso il buon senso con una decisione saggia che allontana l'emergenza e attenua le tensioni. Il paese avrà assicurati i rifornimenti. Non mancherà la benzina per le automobili, né il gasolio per il riscaldamento. Ci saranno a sufficienza verdura, ortaggi e frutta nei mercati. Non ci saranno difficoltà nell'approvvigionamento delle carni e dei prodotti ittici. Le industrie continueranno a produrre e a vendere. Soprattutto si eviteranno giorni «caldi» sulle strade e sulle autostrade. Si viaggerà con tranquillità.



Un aspetto di sollievo nel paese. Ma fra gli autotrasportatori permangono malcontento e dissenso per il no al decreto sull'innalzamento dei limiti di velocità (il tetto rimane a ottanta chilometri orari sulle autostrade), ma soprattutto per il mancato avvio delle procedure sullo stato di crisi del settore, che interessa più di duecentomila aziende.

Ma, pur rimanendo in piedi il contenimento del governo, è a parte del rappresentante della categoria sulla sospensione del «blocco», ci sono prese di posizione autonome, ma convergenti. C'è l'insoddisfazione sulla decisione del Consiglio dei ministri di costituire una commissione per modificare la velocità sulle autostrade, che giudicano «una sostanziale violazione dell'accordo firmato dal ministro Signorelli il 27 febbraio con il governo, la cui collegialità si

è dimostrata inconsistente». «Questo è il successivo governo dice il segretario della Fita-Cna Angelo Valentini, l'organizzazione che raggruppa il 90% degli autotrasportatori artigiani — devono rispettare rigorosamente i 90 giorni per decidere sui limiti di velocità. Con il governo, nella pienezza dei poteri, dovrà procedere la discussione sullo stato di crisi del settore per produrre i necessari atti legislativi e amministrativi. Dunque, l'innalzamento di «fermo» qui proclamato è temporaneamente sospeso fino a quando verrà ricostituito un interlocutore istituzionale effettivo».

Dura anche l'Anita, un'altra associazione di categoria. «Non creda questo governo, pur in disarmo, e quello che verrà, che gli autotrasportatori dimenticheranno gli impegni che devono essere tassativamente rispettati. In assenza di un interlocutore nella pienezza dei suoi poteri, abbiamo proposto un rinvio del fermo generale dei servizi. Come le altre organizzazioni, se la prende con Nicolazzi, sostenendo che il ministro dei Lavori pubblici ha chiaramente dimostrato assoluta incoerenza e poca serietà e che spetterà al suo successore la responsabilità di una decisione che non è stata all'altezza di assumerli nel rispetto dei patti sottoscritti».

Entusiaste soprattutto le amministrazioni che non offrono alternative ai cittadini

# La megamulta piace agli assessori

**A Palermo coperte dai palazzi le aree che il piano regolatore destinava ai parcheggi - Inesistente il servizio di autobus - A Roma zone vietate anche in periferia? - Milano aspetta il superparking tutto sotterraneo**

ROMA — Il coro di approvazione da parte degli assessori comunali sul decreto governativo che istituisce la megamulta è unanime. O quasi, e cioè tanto più l'assessore in questione gestisce una situazione cittadina caotica dal punto di vista traffico, tanto più ne attribuisce le responsabilità al cittadino su quattro ruote, demonizzato nel ruolo di massimo responsabile del caos. E piande alla possibilità di appioppargli multe vistose.

Napoli, Roma, Palermo in questa ultima città, ad esempio, le sole isole pedonali che l'amministrazione ha istituito misurano in tutto trecento metri. E nonostante Palermo sia la città in cui gli autobus hanno la velocità commerciale più lenta d'Europa (significa che sono soffocati dalle automobili, di chiudere altri pezzi del vasto centro storico non se ne parla. Naturalmente i parcheggi non sono sufficienti e il piano regolatore destinato a questo scopo sono coperte da palazzi), ma l'assessore socialista, quello di Arista, promette agli automobilisti una severa applica-



zione del decreto. Anche a Napoli il commissario prefettizio, minaccia l'impiego per gli indispettiti, ricordandosi almeno di aggiungere che «finché non saranno realizzati gli asservimenti ed altre opere che incidono sulla configurazione urbanistica della città, le multe rimangono i soli strumenti efficaci». Lo scorso anno per un guasto al meccanografico comunale ha reso inefficaci anche le multe, che moltissimi hanno evitato. «Non erano state elevate a 1 milione e 200 mila. Per quanto riguarda i parcheggi poi, il Comune di Napoli non ha bisogno dei proventi delle contravvenzioni, così come prevede il decreto. Ha già un mutuo con il Banco di Napoli per 180 miliardi, di cui paga gli interessi senza averne un ricorso presentato dall'Ufficio provinciale industria, commercio e artigianato di Bologna contro alcune compagnie di assicurazioni, ha ribadito che nel momento in cui il risarcimento è stato quantificato «l'onere della denuncia con il modulo blu» per qualsiasi importanza dato che questa serve proprio a rendere possibile una ponderata valutazione del sinistro da parte della società assicuratrice al fine dell'offerta della somma a titolo di risarcimento». In sostanza hanno concluso i giudici una volta comunicata l'offerta il modo con cui è stata formulata la denuncia non ha più valore avendo esaurito la sua funzione di informare sulle circostanze del sinistro.

Da parte del gran numero di incidenti che avvengono ogni anno in Italia è forse bene riappare i tempi di legge entro cui le assicurazioni debbono completare le pratiche. Basti pensare che ogni anno vengono denunciati dai 3 milioni e ottocentomila incidenti al 4 milioni e duecentomila. La variazione di numero è dovuta al fatto che spesso gli incidenti vengono denunciati due volte e che a volte la denuncia non ha alcun seguito. Un incidente costa mediamente ad una compagnia di assicurazioni un milione e ottocentomila lire. La media è fatta su tutti sia quelli che hanno provocato vittime sia quelli dove il danno è limitato magari ad un solo fanalino. La maggior parte degli incidenti avviene nei centri urbani. Le statistiche fornite dalle assicurazioni sono molto

La Cassazione: le assicurazioni hanno 15 giorni per pagare i risarcimenti degli incidenti d'auto

# Ogni anno 7.200 miliardi di danni

ROMA — Non è una sentenza rivoluzionaria quella della Corte di Cassazione che stabilisce in quindici giorni il tempo massimo concesso alle assicurazioni per risarcire i danni a seguito di incidenti stradali. Il termine di quindici giorni è già previsto dalla legge istitutiva dell'assicurazione obbligatoria dell'auto che risale al 1988. La sentenza della Corte di Cassazione — afferma l'Ania — cioè la associazione nazionale che rappresenta le imprese di assicurazione — ha soltanto ribadito che il termine di quindici giorni è valido sempre. Sia che i protagonisti dell'incidente si siano immediatamente messi d'accordo utilizzando il «modulo blu» (che consente all'automobilista non colpevole di farsi risarcire direttamente dalla propria assicurazione, la quale, a sua volta si rinvierà su quella dell'altra parte)

sottoscritto da entrambe le parti sia che abbiano raggiunto un accordo solo dopo l'intervento dei periti. È evidente che la sentenza è un ulteriore invito ad usare il «modulo blu» che rende molto più rapida la procedura. In caso di denuncia di sinistro fatta con una normale lettera i tempi si allungano di molto bisogna attendere la convocazione dell'assicurazione, stabilire il contatto con il perito designato raggiungere l'accordo. Ma dal momento dell'accordo sono sempre e solo quindici giorni di attesa per chi dovrà riscuotere il risarcimento. Accertato il danno insomma l'assicuratore non può fare altro che procedere sollecitamente alla corrispondenza della somma concordata senza che a questo punto, abbia più importanza il fatto che l'originaria richiesta di risarcimento sia

stata presentata corredata o meno dal «modulo blu». A questo proposito la Cassazione, che ha dovuto decidere su un ricorso presentato dall'Ufficio provinciale industria, commercio e artigianato di Bologna contro alcune compagnie di assicurazioni, ha ribadito che nel momento in cui il risarcimento è stato quantificato «l'onere della denuncia con il modulo blu» per qualsiasi importanza dato che questa serve proprio a rendere possibile una ponderata valutazione del sinistro da parte della società assicuratrice al fine dell'offerta della somma a titolo di risarcimento». In sostanza hanno concluso i giudici una volta comunicata l'offerta il modo con cui è stata formulata la denuncia non ha più valore avendo esaurito la sua funzione di informare sulle circostanze del sinistro.

Da parte del gran numero di incidenti che avvengono ogni anno in Italia è forse bene riappare i tempi di legge entro cui le assicurazioni debbono completare le pratiche. Basti pensare che ogni anno vengono denunciati dai 3 milioni e ottocentomila incidenti al 4 milioni e duecentomila. La variazione di numero è dovuta al fatto che spesso gli incidenti vengono denunciati due volte e che a volte la denuncia non ha alcun seguito. Un incidente costa mediamente ad una compagnia di assicurazioni un milione e ottocentomila lire. La media è fatta su tutti sia quelli che hanno provocato vittime sia quelli dove il danno è limitato magari ad un solo fanalino. La maggior parte degli incidenti avviene nei centri urbani. Le statistiche fornite dalle assicurazioni sono molto

lontane dai dati dell'Istat. L'istituto di statistica prende in considerazione solo quelli in cui ci sono stati feriti e morti. I decessi avvengono in media entro otto giorni dall'incidente. Altrimenti non vengono presi in esame. La frequenza delle statistiche ci dice che in Italia avvengono ogni anno 250.000 incidenti con 8.000 morti e 200.000 feriti. Quando non ci si trova davanti a situazioni così drammatiche la strada più rapida è allora il «modulo blu». Se è firmato da tutte e due le parti si dovrà aspettare per il risarcimento un massimo di 15 giorni. Se è firmato da una sola parte salgono a 75. Se la via seguita è quella della normale denuncia allora i tempi restano imprevedibili per la quantificazione del danno.

Le statistiche fornite dalle assicurazioni sono molto

MILANO — Gravata da grappoli di «anturium» (quei grossi fiori rossi che sembrano bisticche di manzo ma costano anche di più), la Scala ha vissuto giovedì una serata particolare. In onore della moda italiana, che ha appena concluso il proprio tour de force di sfilate e controfilate il sindaco Paolo Pillitteri ha invitato in teatro (il quale, si mormora non ne era affatto entusiasta) stilisti addetti ai lavori e gente importante dividendo con l'ospitalità con il editore Edilio Rusconi, sponsor della festa.

Poiché alla Scala secondo tradizione, si usa fare musica, era stato convocato anche il pianista Ivo Pogorelich, un giovane e affermato talento jugoslavo che ha eseguito, con garbo manierista, pezzi di Beethoven, Chopin, Scarlatti e Scriabin. Il concerto, durato poco più di un'ora, è stato eseguito con affettuoso disinteresse dal rutilante pubblico degli invitati, la cui attenzione era rivolta soprattutto verso il palco presidenziale tornato per l'occasione palco reale della serata. Carlo Giulio, re di Svezia, Carlo Gustavo, in questi giorni a Milano per combinare cortesia e affari. Giunto con il modesto seguito a bordo di un torpedone da gara aziendale, Carlo Giulio vestiva assai sobriamente e sorrideva a tutti. Più che un re sembrava un geometra, ma questo aumentava notevolmente il suo fascino discreto di re socialista.

# Serata di gala alla Scala in onore dell'alta moda Vip, piume di struzzo, gran rubini e mogli...

**Il sindaco Pillitteri e Rusconi hanno invitato gli stilisti e tanta bella gente**

Polche alla Scala secondo tradizione, si usa fare musica, era stato convocato anche il pianista Ivo Pogorelich, un giovane e affermato talento jugoslavo che ha eseguito, con garbo manierista, pezzi di Beethoven, Chopin, Scarlatti e Scriabin. Il concerto, durato poco più di un'ora, è stato eseguito con affettuoso disinteresse dal rutilante pubblico degli invitati, la cui attenzione era rivolta soprattutto verso il palco presidenziale tornato per l'occasione palco reale della serata. Carlo Giulio, re di Svezia, Carlo Gustavo, in questi giorni a Milano per combinare cortesia e affari. Giunto con il modesto seguito a bordo di un torpedone da gara aziendale, Carlo Giulio vestiva assai sobriamente e sorrideva a tutti. Più che un re sembrava un geometra, ma questo aumentava notevolmente il suo fascino discreto di re socialista.

Polche alla Scala secondo tradizione, si usa fare musica, era stato convocato anche il pianista Ivo Pogorelich, un giovane e affermato talento jugoslavo che ha eseguito, con garbo manierista, pezzi di Beethoven, Chopin, Scarlatti e Scriabin. Il concerto, durato poco più di un'ora, è stato eseguito con affettuoso disinteresse dal rutilante pubblico degli invitati, la cui attenzione era rivolta soprattutto verso il palco presidenziale tornato per l'occasione palco reale della serata. Carlo Giulio, re di Svezia, Carlo Gustavo, in questi giorni a Milano per combinare cortesia e affari. Giunto con il modesto seguito a bordo di un torpedone da gara aziendale, Carlo Giulio vestiva assai sobriamente e sorrideva a tutti. Più che un re sembrava un geometra, ma questo aumentava notevolmente il suo fascino discreto di re socialista.

scanti, Mabi Grua, Luca Giberna e Angiola Panza di Bluma. Il colpo d'occhio era la prova tangibile che, come afferma il cognato del sindaco di Milano, siamo in effetti usciti dalla crisi. Superato qualche momento di preoccupazione per l'incredibile concentrazione di pellicce, il cui calore riassunto in pochi metri quadrati richiama di innescare una reazione termomolecolare, si potevano ammirare rubini grossi come ravioli, piume di struzzo castrato (assai più preziose di quelle dello struzzo riproduttore) mirabili toilettes ovviamente firmate ad un'uscita Tai Missoni con la cravatta dev'essere finalmente accorto che vestirsi come Ni-no Manfredi è da burino. A proposito di Tai Missoni come rivelavano i notevoli vuoti in platea, gli stilisti che avevano accettato l'invito del sindaco Pillitteri erano piuttosto pochi. Armani, Krizia, Milla Schoen, qualche Fendi di grado minore e poco altro. Mancavano Versace, Ferré, Laura Biagiotti, Fiorucci, Valentino, Moschino, insomma il grosso della truppa Sposati dalla settimana di lavoro, si erano probabilmente concessi una meritata vacanza, mandando in propria veste parenti e ambasciatori a vario titolo. «D'altra parte — commenta una signora bene introdotta — l'anno scorso Tognoli fece uno sgarbo alla moda disertando la festa di fine-sfilate. E adesso gli stilisti si sono vendicati? Rimpiangere Tognoli?». Michele Serra

# Ferrè e le minigonne di Versace

**Grosso successo dei due stilisti alla Milano Collezioni che ha chiuso giovedì - Laura Biagiotti e le Fendi in primo piano - Applausi per Trussardi - Mercato in calo?**

MILANO — I riflettori di Milano Collezioni si sono spenti giovedì scorso. Svanita l'ebbrezza da overdose di party sfilate e mondanità gli addetti ai lavori sono rimasti a tu per tu con i problemi del settore al quale il calo del dollaro causa qualche difficoltà. Sullo sfondo di Milano Collezioni è sfilato di tutto un po' il lungo e il corto, lo stretto e il largo, la linea a uovo e quella a trapezio, la crinolina alta moda e il tubino in jersey, insomma ogni cosa e il suo contrario. Anche in fatto di colori è stato assolutamente impossibile ravvisare un filo conduttore comune le tonalità neutre e naturali sono state infatti affiancate a colori vivaci quali il bordeaux, il giallo, il viola, il fucsia e il verde tappeto di biliardo. Solo i materiali hanno presentato una certa omogeneità di immagine. Il bourdeaux, il giallo, il viola, il fucsia e il verde tappeto di biliardo. Solo i materiali hanno presentato una certa omogeneità di immagine. Il bourdeaux, il giallo, il viola, il fucsia e il verde tappeto di biliardo. Solo i materiali hanno presentato una certa omogeneità di immagine.

duque in preda a una certa confusione di stili. Fortunatamente c'è stato qualcuno che è riuscito ad uscire da questa fase, ci auguriamo di transizione, a testa alta e con lo smalto di sempre. Parliamo di Ferré e Versace che hanno presentato due collezioni superlative. Se il primo ha fatto trionfare linee ipercostruite nella loro purezza, il secondo si è lasciato tentare dal leit-motiv della pieghevolezza in verticale e orizzontale nonché avvolgente nelle minigonne che spuntano da lunghe giacche avviate. Entrambi però hanno condotto i loro giochi con la grinta e lo stile di sempre. Fedele al suo credo si è saputo mantenere anche Laura Biagiotti. Inossidabile si è riconfermato anche l'allure delle sorelle Fendi. Perfino Carolina di Monaco ha abbandonato le nevi per venire a Milano ad applaudire le loro spettacolari pellicce. Applausi sono andati a Trussardi che ha crea-



to maxi-cappotti in morbidosimo daino. Se i jolly nella manica della stoffa bergamasca è stata la pelle preziosa e naturale la cartina vincente di Milla Schoen ha risposto al nome di youth rivoluzionario tessuto giapponese simile alla pelle per aspetto morbidezza e permeabilità all'aria ma collaudata al cento per cento. Con questo materiale Milla Schoen ha confezionato confortevoli soprabiti per doppiopelle via via foderi scozzesi. Folate di novità hanno percorso anche le pedane di Missoni che quest'anno ha battezzato la sua prima linea di abiti giacconi e impermeabili prodotta in collaborazione con la Marina. Un po' dovunque poi, come abbiamo già accennato, sono stati profusi degli rubati all'alta moda crinoline negli abiti da sera di Alberta Ferretti, fiori riamati a rilievo su orli e scollature di vezzi capi buianrini. Gianluca Lo Vetto

## 18 MARZO '87

# CTS

Certificati di credito del Tesoro a sconto

- I CTS sono titoli di Stato che offrono un rendimento costituito da una parte fissa, rappresentata dallo sconto (4,40%) sul valore nominale, e da una parte variabile, rappresentata dalla cedola indicizzata al rendimento del BOT a 12 mesi
- I privati risparmiatori possono prenotarli presso gli sportelli bancari entro le ore 13,30 del 16 marzo, il pagamento sarà effettuato il 18 marzo al prezzo di assegnazione d'asta, senza versamento di alcuna provvigione
- Il collocamento dei CTS avverrà col metodo dell'asta marginale, le domande di sottoscrizione potranno essere presentate al prezzo di 74% o a un prezzo superiore di 10 centesimi o multiplo di 10, il prezzo di assegnazione d'asta verrà reso noto con comunicato stampa
- Le cedole annuali, successive alla prima, sono pari al 50% del rendimento dei BOT a 12 mesi, al lordo della ritenuta del 6,25%

Periodo di prenotazione per il pubblico presso le aziende di credito FINO AL 16 MARZO			
Prezzo base	Durata anni	Prima cedola lorda	Rendimento lordo medio
74%	7	4,86%	10,24%

## CTS