

**Atr 42
Aeritalia
insiste:
«È sicuro»**

■ POMIGLIANO D'ARCO (Napoli). Nessuna modifica nel sistema anti-ghiaccio dell'Atr 42 viene ritenuta necessaria dal direttore del gruppo Veilvold da trasporto dell'Aeritalia, ing. Roberto Mannu, che è anche vicedirettore generale della società aerospaziale. «Gli esperimenti svolti da noi in laboratorio e le prove eseguite dall'autorità giudiziaria - ha detto ieri l'ing. Mannu - non hanno evidenziato alcuna necessità in questo senso. Per noi l'aereo è assolutamente sicuro».

37 nuovi Atr 42 sono stati commissionati all'Aeritalia, dopo l'incidente dell'ottobre scorso a Conca di Crezzo, da grandi aerolinee internazionali. Tra gli acquirenti figurano la Finnair e la Canadian che operano a temperature di 40 e più gradi sottozero. La Finnair ha già prenotato anche l'ultimo nato degli Atr, l'Atr 72 che compirà entro settembre prossimo il volo di certificazione e comincerà i voli di linea nel 1989. Il vicedirettore generale dell'Aeritalia non ha voluto pronunciarsi sui risultati delle prove eseguite nella base inglese di Boscombe Down, che hanno ritenuto inadeguato il sistema anti-ghiaccio dell'Atr 42. Tra i tecnici dell'azienda di Pomigliano c'è chi sostiene che i risultati deriverebbero da prove eseguite con standard più elevati di quelli per cui il velivolo è stato progettato e sarebbero quindi inattendibili.

**Inaugurato ieri il più rapido treno italiano
Un passo verso i trasporti «ad alta velocità»
Dal 29 maggio sulle linee a 250 Km orari
Quattro corse al giorno, cena a bordo**

**Roma-Milano in 4 ore
«Pendolino» superflash**

Per la prima volta un treno da Roma a Milano ha impiegato quattro ore, una in meno rispetto agli attuali «Mi-Ro». È stato inaugurato l'Etr 450, il convoglio italiano più veloce. Andrà in funzione regolarmente dal 29 maggio. Il «superveloce» che oltrepassa i 250 kmh, un record per il nostro paese, può far concorrenza anche all'aereo. Ma l'alta velocità limitata ad alcune linee non può bastare.

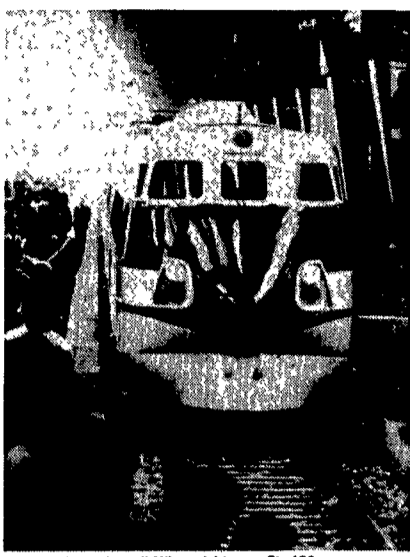
DAL NOSTRO INVIATO
CLAUDIO NOTARI

■ MILANO. Un record: 3 ore e 58 minuti da Roma a Milano con l'Etr 450, il più veloce treno italiano, messo alla prova ieri con partenza dalla capitale alle 7,55 e puntualmente giunto a Milano alle 11,53. Rispetto agli attuali mezzi che impiegano sullo stesso percorso senza scalo 4 ore e 55 minuti, la risparmio un'ora.

Ne sono stati realizzati quattro dalla Fiat Savigniano. Saranno sulle linee dal 29 maggio, da Roma alle 7 e alle 19, con arrivo, rispettivamente, alle 10,58 e alle 22,58. Da Milano, partenza alle 6,55 e alle 18,55 con arrivo alle

10,53 e alle 22,53. Nella stessa giornata si può partire e tornare con un intervallo di otto ore. Tra le due città ci sarà un treno «intercity» ogni ora. Il «superveloce», una specie di «pendolino» che abbiamo sperimentato ieri con tutto lo stato maggiore delle Ferrovie dello Stato, tecnici e progettisti, ha tenuto una media di 150 kmh e sulla direttissima Roma-Firenze ha sfiorato i 255 km. Questo elettreno - assicura il presidente dell'Ente ferroviario Ligato - è capace di viaggiare in Italia più velocemente di qualsiasi altro convoglio su ogni tipo di linea, grazie ad un sofisticato

sistema computerizzato che permette in curva l'inclinazione del convoglio, come una motocicletta. «Al quattro metri già pronti se ne aggiungeranno altri entro il 1989, fino a costituire una vera e propria flotta di quattordici esemplari. I nuovi elettreni dovrebbero assicurare un sistema di collegamento a vasto raggio con le principali città. Oltre che sulla Roma-Milano, i «pendolini» entreranno in funzione gradualmente anche sulla Roma-Venezia, sulla Roma-Bari, sulla Roma-Reggio Calabria e in futuro, conferma il consigliere ing. Cluffini, anche sulla Roma-Firenze-Bologna. Ciò permetterà una notevole riduzione dei tempi. L'Etr 450 è un mezzo moderno e tecnologicamente all'avanguardia, di grande flessibilità, concepito per ridurre i tempi di percorrenza sui tracciati più difficili e tortuosi, grazie al dispositivo di inclinazione delle carrozze che consente un sensibile aumento della velocità in curva: una curva di cento metri viene percorsa a 180



L'arrivo alla stazione di Milano del treno «Etr 450»

chilometri orari in soli due secondi. Gli Etr 450 saranno disponibili in due versioni: una fornita di undici elementi con 450 posti, la seconda con una composizione di cinque veicoli con 180 posti. I primi, che andranno in funzione subito, saranno formati da sei elementi con 250 posti. Questo costa il biglietto? 96mila lire per le corse del mattino e 106.900 la sera, compresa la cena. «Il collegamento «no-stop» tra Roma e Milano in meno di quattro ore - assicura il presidente Ligato - non è un intervento sporadico, e l'Etr 450 non rappresenta un treno «bandiera», ma solo uno degli elementi cardine attorno al quale ruota una ferrovia che in Italia ha trasportato nell'87 400 milioni di passeggeri».

Il tallone d'Achille di questo treno è che, nell'eleganza degli arredamenti e nei confort offerti dai numerosi servizi a bordo (dai giornali alla ristorazione), non ha la seconda classe: il trasporto rapido di massa sembra affidato ai mezzi ad alta velocità che en-

terranno in funzione dopo il '90. Per il resto, già oggi il «pendolino» potrebbe far concorrenza all'aereo, che sui percorsi medio-brevi ha l'handicap delle numerose «operazioni aggiuntive» (imbarco, etc.).

Il treno potrebbe far concorrenza anche all'auto. Come mai, dunque, la Fiat si interessa di convogli ferroviari ad alta velocità? Ci risponde l'ingegner Cozza, amministratore delegato della Fiat ferroviaria: «Dal 1900 la Fiat è all'avanguardia nel trasporto ferroviario. In Italia la prima carrozza l'ha fatta la Fiat. Siamo molto

**Benzina senza piombo
La Fiat: «13 milioni
le auto già oggi in grado
di viaggiare «verde»»**

■ ROMA. «In Italia si fa troppo poco contro l'inquinamento provocato dal gas di scarico delle vetture. Il governo deve farsi carico del problema, incentivando il consumo della benzina senza piombo e l'uso delle marmite catalitiche». Lo ha detto ieri il presidente dell'Eni Franco Reviglio, durante un incontro organizzato a Roma dalla Camera di commercio statunitense.

Incentivare come? Una richiesta è stata da tempo avanzata dai responsabili dell'Acfi: che venga ribassato il prezzo del carburante «ecologico». E il ministro delle Finanze Colombo non esclude il ricorso alla «leva fiscale» per incentivare la produzione e il consumo di carburanti senza piombo. Quest'ultima dichiarazione compare sul numero di maggio de «L'Automobile», il mensile dell'Automobile club italiano. Insieme all'intervista a Colombo, «L'Automobile» pubblicherà i risultati di uno studio condotto dalla Fiat su tutti i motori delle proprie autovetture, con una aggiunta che contiene analoghe informazioni sui veicoli Volkswagen e Renault.

La conclusione dell'inchiesta è che su un parco circolante di autovetture che sfiora in Italia i 24 milioni di unità, oltre la metà, per l'esattezza 13.601.917 veicoli, possono già utilizzare benzina «verde». Gli esperti della Fiat e delle altre case produttrici hanno

diviso le auto in tre fasce: nella prima ci sono quelle che possono essere alimentate a benzina «ecologica» senza il minimo inconveniente. Sarebbero oltre 4 milioni già oggi. Nella seconda categoria sono state raccolte automobili che possono utilizzare benzina «verde» ma con alcuni accorgimenti nel tipo di guida, vale a dire evitando accelerazioni brusche e lunghe marce alla velocità massima. Sarebbero 5 milioni i veicoli, anche di modelli non recenti, compresi in questo gruppo. Ci sono infine le automobili per le quali le case produttrici consigliano una alimentazione mista: sono oltre quattro milioni e mezzo. Fra l'altro, la Fiat suggerisce di «nutrire» così (tre quarti di benzina «verde», un quarto di benzina con piombo) le vetture «Cinquecento», la 126 e la Panda 30.

«L'Automobile» ha calcolato che se tutte le auto che già oggi possono viaggiare a benzina «ecologica» decidessero di «riconvertirsi» - tenendo conto di una percorrenza media per vettura di 10mila chilometri l'anno - verrebbero eliminate dall'ambiente 2.857 tonnellate di piombo all'anno. Da qui la richiesta del presidente dell'Acfi di ridurre il prezzo della benzina senza piombo, e l'assicurazione del ministro Colombo che «il ministero delle Finanze intende seguire, a questo scopo, più strade, e sta vagliando tutte le possibili alternative».

**Risulta chiaro dalle deposizioni
Per Stava amara verità
lavori senza controlli**

Una settimana dura per tutti gli imputati, ma soprattutto per la Prealpi Mineraria, quella dedicata dal processo di Stava all'interrogatorio di una sessantina di testi. Pur fra molte contraddizioni (al punto che l'accusa sospetta che alcuni testimoni siano stati intimiditi) risultano confermati gli allegri metodi di sfruttamento dei bacini minerari crollati e il disinteresse pubblico. Dal 5 maggio la guerra delle perizie.

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

■ TRENTO. A chiudere la lunga sfilata dei testimoni del processo per il disastro di Stava è stato, ieri sera, l'ex assessore provinciale all'Industria e Minerale, Gianni Bazzanella, 42. Doveva riferire su un fatto marginale, a difesa di un funzionario provinciale imputato. È il primo ed unico amministratore pubblico ad aver fatto una superficiale comparsa nel dibattimento, «orlano» proprio della parte relativa alle responsabilità politiche. Bazzanella, col collega di giunta e di partito Remo Jori, ex assessore alle Foreste, era stato raggiunto da comunicazione giudiziarie dopo il disastro. Però non è mai stato interrogato da alcun magistrato. Il giudice istruttore, appena ricevuto gli atti dal procuratore di Trento, e col parere favorevole di quest'ultimo, lo ha immediatamente prosciolto. La Dc lo ha a sua volta promosso: oggi Bazzanella è presidente della giunta regionale. Che è una grossa fetta di responsabilità nella tragedia di Stava spettò

anche alla Provincia autonoma, tuttavia, lo ha fatto capire questa settimana dedicata dal tribunale all'audizione di una sessantina di testimoni. Una serie di udienze dalle quali sono uscite piuttosto male tutte le parti accusate, e peggio di quelle che si sono scagliate sotto la gestione Montedison e Fluormine due «ciclioni» mobili (macchine che separano le fluorite dalle impurità) percorrevano su rotaie i bordi dei bacini, spulando l'acqua torbida all'interno e la sabbia sugli argini, che così si innalzavano costantemente. Sotto la gestione Prealpi, invece, dapprima funzionò a singhiozzo un solo ciclione, poi si elevarono gli argini con terra di bosco e fango scavato con una benna dal fondo dei bacini stessi. Questo lavoro era in-

corso anche il giorno del crollo. Un sorvegliante della Prealpi, Remigio Vianello, lo ha rivelato a sorpresa ai giudici: «Due giorni dopo il disastro il direttore della miniera, Vincenzo Campedel, mi disse che avrei dovuto riferire che quei lavori servivano solo a rinverdire la scarpata». Su altri testi, reticenti o contraddittori, sia il Pubblico ministero Enrico Cavallieri che l'avvocato Sandro Canestrini (parti civili) hanno espresso in aula il sospetto «che abbiano subito pressioni e condizionamenti».

I controlli. Il capo del distretto minerario della Provincia, Aldo Currò Dossi, imputato, aveva tentato di scaricare la competenza del controllo dei bacini sul Genio civile. In realtà, è emerso che nessuno aveva le idee chiare. Il Comune di Tesero, ha riferito il segretario comunale Flavio Voliani, era convinto che ogni intervento spettasse alla Provincia; tanto che i bacini crebbero privi di licenze in un territorio dotato di piano di fabbricazione e vincolato paesaggisticamente. La Provincia, si è visto, pensava invece al Genio. E quest'ultimo? Fino al 1971 (in seguito le competenze mutarono per legge passando definitivamente alla Provincia) fece davvero varie ispezioni. Ma di successo risultò, una, ha riferito il geometra Luigi Frizzera, doveva verificare le fondamenta in costruzione del primo bacino. Ma quando giunse a Stava, l'argine era già ultimato e le copri-

**Legge sui giudici
Nuovo ricorso
alla Consulta**

■ ROMA. A pochi giorni dalla entrata in vigore, la legge sulla responsabilità civile dei magistrati è già finita all'esame della Corte costituzionale. A Bologna, tra l'altro, lo stesso problema è stato affrontato dalla Corte d'assise d'appello che ha dichiarato manifestamente infondata l'eccezione di incostituzionalità. A sottoporre la normativa al controllo dei giudici di palazzo della Consulta è stata la prima sezione civile del Tribunale di Roma composta dal presidente Filippo Verde e dai giudici Paolo Izzo ed Alfonso Amatucci. È stato quest'ultimo l'estensore dell'ordinanza con cui viene messo sotto accusa l'articolo 16 della legge che impone agli organi collegiali di compilare un processo verbale dal quale risulti se la decisione in camera di consiglio sia stata o meno unanime e l'indicazione del nome dell'eventuale dissenziente. Secondo il tribunale, questa norma si risolve in una violazione del principio della segretezza della camera di consiglio e di quello, costituzionalmente garantito, dell'indipendenza della magistratura. Questo perché la consapevolezza da parte di ogni giudice della possibile divulgazione della sua opinione, espressa in camera di consiglio, «potrebbe minare l'imparzialità e renderlo soggetto ad inammissibili condizionamenti».

Nell'ordinanza i giudici spiegano perché l'introdotta istituzione del dissenso sia del tutto diverso da quello della «dissenting opinion», proprio della tradizione anglosassone, e come la decisione collegiale non sia assimilabile nel suo momento formativo a quella del giudice monocratico. Il tribunale auspica che la Consulta si pronunci in tempi brevissimi per evitare che una dichiarazione di incostituzionalità, nel caso venisse sancita dalla Corte costituzionale, possa comportare la nullità di migliaia di decisioni emesse nel frattempo. I giudici della prima sezione civile hanno infine chiarito che l'eccezione sollevata non porterà alla sospensione, come di solito avviene, della causa in corso.

A Bologna, come abbiamo detto, la Corte d'assise d'appello, ha respinto, dichiarandola in parte irrilevante, in parte manifestamente infondata, l'eccezione di incostituzionalità della legge 13 aprile 1988 n. 177 (nota come legge sulla responsabilità civile dei giudici) sollevata dal Sostituto procuratore generale, Vincenzo Tardino, nel corso di un processo per omicidio. Il magistrato aveva sostenuto che gli art. 5 e 16 della nuova legge violerebbero la Costituzione. Il primo articolo contrasterebbe con il principio dell'uguaglianza, consentendo i ricorsi contro i giudici popolari solo in caso di morte o incapacità anche per colpa grave come per i giudici togati; il secondo contrasterebbe con il principio della segretezza dell'atto.

Il tribunale auspica che la Consulta si pronunci in tempi brevissimi per evitare che una dichiarazione di incostituzionalità, nel caso venisse sancita dalla Corte costituzionale, possa comportare la nullità di migliaia di decisioni emesse nel frattempo. I giudici della prima sezione civile hanno infine chiarito che l'eccezione sollevata non porterà alla sospensione, come di solito avviene, della causa in corso.

A Bologna, come abbiamo detto, la Corte d'assise d'appello, ha respinto, dichiarandola in parte irrilevante, in parte manifestamente infondata, l'eccezione di incostituzionalità della legge 13 aprile 1988 n. 177 (nota come legge sulla responsabilità civile dei giudici) sollevata dal Sostituto procuratore generale, Vincenzo Tardino, nel corso di un processo per omicidio. Il magistrato aveva sostenuto che gli art. 5 e 16 della nuova legge violerebbero la Costituzione. Il primo articolo contrasterebbe con il principio dell'uguaglianza, consentendo i ricorsi contro i giudici popolari solo in caso di morte o incapacità anche per colpa grave come per i giudici togati; il secondo contrasterebbe con il principio della segretezza dell'atto.

**La circolare arrivata con un mese di ritardo
Nuove norme per le gite
ma al «Plauto» non lo sapevano**

Forse la tragedia di Volterra, che è costata la vita a due giovani studenti, Giovanni Battista Carvelli e Marina Velardita, poteva essere evitata. Una circolare ministeriale datata 17 marzo 1988 che detta nuove norme di sicurezza nell'organizzazione delle gite scolastiche, è arrivata sulla scrivania del presidente dell'Istituto «Plauto» di Roma Arcangelo Comparesi, solo ieri mattina.

Forse la tragedia di Volterra, che è costata la vita a due giovani studenti, Giovanni Battista Carvelli e Marina Velardita, poteva essere evitata. Una circolare ministeriale datata 17 marzo 1988 che detta nuove norme di sicurezza nell'organizzazione delle gite scolastiche, è arrivata sulla scrivania del presidente dell'Istituto «Plauto» di Roma Arcangelo Comparesi, solo ieri mattina.

LILIANA ROSI

■ ROMA. Quella gita non si doveva fare. Forse, se la circolare del ministero che detta le nuove regole di sicurezza nell'organizzazione delle gite scolastiche fosse arrivata in tempo, Giovanni Battista e Marina non sarebbero morti tra le lamiere del pullman. Il foglio dal ministero della Pubblica Istruzione è arrivato solo ieri mattina e il presidente dell'Istituto «Plauto» di Roma non ha avuto nemmeno il tempo di leggerlo. «Ho visto solo la busta - ha detto il presidente Arcangelo Comparesi - poi sono corso alla messa di suffragio per i miei due alunni».

Ma cosa c'era scritto nella circolare datata 17 marzo 1988 e che ha impiegato un mese e mezzo di ritardo per arrivare a destinazione? La parte iniziale è dedicata ai criteri e agli obiettivi di «visite e viaggi di istruzione in Italia e all'estero». In fondo, nell'ulti-

ma paginetta, si legge: «Si ritiene opportuno segnalare che nell'organizzazione di qualsiasi viaggio a lunga percorrenza, che si intenda attuare mediante pullman, si abbia l'avvertenza di cautelarsi nella scelta della ditta di autotrasporti seguendo alcuni criteri di massima che possono essere così riassunti: scegliere ditte di autotrasporti che offrano ogni garanzia di serietà; farsi rilasciare dalla ditta prescelta, una dichiarazione scritta nella quale venga confermato che l'automezzo impiegato, alla data della effettuazione del viaggio è coperto da una polizza assicurativa che prevede un massimale di almeno 3 miliardi di lire per la copertura dei rischi a favore delle persone trasportate, quando sul mezzo viaggiano almeno 30 persone. Ove si tratti di viaggio con percorrenza superiore ai 300 chilometri, si dovrà richiedere alla ditta una di-

chiarazione scritta con la quale essa si obbliga a fornire due autisti per l'effettuazione del viaggio e ciò al fine di evitare che un solo autista faccia un servizio talmente faticoso da compromettere la sicurezza dei viaggiatori».

Questa circolare, insomma, detta una serie di criteri di sicurezza più rigidi e circostanziati della precedente circolare del 1982, che se scrupolosamente osservati forse avrebbero potuto evitare la tragedia. Colpa della burocrazia? «Non me la sento di sottoscrivere a pieno questa ipotesi - afferma Comparesi che comunque si ripromette una attenta lettura e interpretazione della circolare ministeriale - anche perché l'organizzazione della gita era affidata in ogni dettaglio all'agenzia di viaggi Gialurru».

Intanto sul fronte delle indagini da Pisa, dove si sta svolgendo l'inchiesta a cura del procuratore Nicola Pisanò, non giungono novità di rilievo. Non sono state emesse comunicazioni giudiziarie, mentre ancora si stanno esaminando le «varie componenti del fatto». L'automezzo, un vecchio Mercedes 300 del 1974, è stato trasportato a Pisa e ora si trova in una officina dove verrà esaminato dai periti a cui spetta il compito di

dire quali sono state le cause del drammatico incidente verificatosi l'iniziale ipotesi di un guasto ai freni. Il pullman, tra l'altro, aveva subito numerose riparazioni negli ultimi anni che ora i periti cercheranno di ricostruire.

Stamattina presto, prima che la salma di Marina Velardita partisse per la Sicilia dove verrà tumulata, una folla composta di parenti, compagni di scuola, professori, conoscenti e gente qualsiasi, ha assistito alla messa di suffragio per i due ragazzi nella parrocchia della Beata Vergine del Carmelo a Mottaciano. Ma anche in questa messa situazione non sono mancate assurde provocazioni da parte di chi non si sa, ma certamente di persone che intendevano speculare sulla morte dei due studenti. Di fronte all'Istituto «Plauto» ieri mattina è stata trovata una scritta a caratteri cubitali: «Comparesi, due morti per una carriera». Naturalmente la provocazione non è stata raccolta, anzi, gli studenti hanno immediatamente provveduto a cancellare la scritta oltraggiosa. Su questo fatto, ma anche sull'intera vicenda, ora gli studenti del «Plauto» hanno intenzione di indire una assemblea alla quale sperano che intervenga il ministro della Pubblica Istruzione Galloni.

**Violenza sui bambini
Per gli «stupri in diretta»
che avvenivano a Bologna
quattro rinvii a giudizio**

■ BOLOGNA. Quattro rinvii a giudizio per gli «stupri in diretta» di bambini tra i 10 e i 13 anni «reclutati» in una piscina di Bologna. Le accuse sono quelle di violenza carnale, ratto a fini di libidine violenta e atti osceni. Alcuni degli imputati sono accusati anche di produzione e commercio di materiale pornografico: fotografie e videocassette che circolavano fuori e dentro il territorio nazionale. Su questo aspetto della vicenda, il giudice istruttore Vito Zincani ha disposto uno stralcio dell'inchiesta che potrebbe portare lontano. Il magistrato ha infatti ordinato accertamenti su Alessandro Moncini, presidente dell'Automobil Club di Trieste arrestato a New York con l'accusa di commercio clandestino di materiale per pedofili. Sul banco degli imputati finiranno quindi William Andraghetti, 37 anni, si-

Centri di auto-aiuto per i minorenni

■ ROMA. Meglio sgombrare subito il campo dagli equivoci. Nessun «telefono azzurro» dei giovani comunisti, né una nuova associazione dei pionieri e tantomeno un centro studio con annessa sala dibattiti. I Centri per i diritti dei minori saranno soprattutto punti di riferimento per i cittadini da 0 a 18 anni. Un servizio di autotutela e di autorappresentanza sul modello dei centri anglosassoni di «self-help».

È un modello associativo di autodifesa dei propri bisogni, dove l'utente del servizio diventa immediatamente corresponsabile del servizio stesso - ha spiegato Stefano Anastasia, coordinatore dei Centri, nell'incontro di presentazione del progetto che si è svolto ieri mattina a Roma -. In questo modo è possibile attuare forme concrete e quotidiane di solidarietà, senza il rischio di limitarsi all'assistenza; è possibile costruire un percorso di autorappresentanza dei minori in forma di soggetto collettivo, si potrà svolgere, non dall'alto di una tribuna,

il modello è quello dei centri di «self-help», cioè di auto-aiuto, dove l'utente del servizio viene coinvolto nella gestione del servizio stesso. È la scelta che ha fatto la Fgci promuovendo i Centri per i diritti dei minori, come sedi di solidarietà attiva e di denuncia. Ma la nascita di un servizio dei

giovani, per i giovani, non è l'unica novità. I cittadini da 0 a 18 anni scelgono così di non delegare più al mondo degli adulti la rappresentanza dei propri diritti. E gli iscritti alla Fgci affrontano una inedita esperienza di associazionismo, dove la scelta di militanza diventa volontariato.

CINZIA ROMANO

un'attività di denuncia che parte dai bisogni dei giovani, diventando subito proposta». Un percorso inedito e non semplice quello scelto dalla Fgci per dar voce e risposte ai problemi di bambini, ragazzi ed adolescenti. Rivoluzione lo stesso concetto di militanza politica dei giovani comunisti: alcuni di loro privilegiano come impegno il modello di un nuovo volontariato. E, per la prima volta, ci si trova di fronte, ha sottolineato con soddisfazione Gigli Tedesco, senatrice del Pci, a una proposta non «per» i giovani, ma dei giovani. I centri quindi come rottura della barriera tra minoreni e adulti, non delegando più a questi ultimi la rappresentanza e la tutela dei propri diritti. Cinque i campi di intervento individuati per ora dai Centri: la violenza, il lavoro, la scuola, la domanda di aggregazione e le carceri minorili. Scelte per ora dettate dall'emergenza. Dai ventimila casi di abuso e maltrattamenti di cui ogni anno sono vittime i minoreni; dai trecentomila giovani al di sotto dei 16 anni che lavorano senza alcuna tutela; dai trecentomila ragazzini che non terminano la scuola dell'obbligo.

Ma i Centri vogliono soprat-

tutto avere occhi ed orecchi verso la realtà che li circonda, inventando quindi anche nuovi terreni di intervento. Così, l'unico centro che per ora funziona a Genova, in collaborazione con il consultorio e le scuole del quartiere, ha scelto di impegnarsi per l'aggregazione e la socializzazione dei ragazzi. Gli «studenti» avevano bisogno e chiedevano momenti di gioco per riscoprire il gusto e il piacere di stare insieme. Sono nate così gite, spettacoli teatrali e ludoteca. A Torino invece si è imposto il tema del lavoro e della formazione. Palermo oggi ricorda il

COOPERATIVA SOCI DE
l'Unità
II ASSEMBLEA DI BILANCIO
SABATO 7 MAGGIO 1988, ORE 10
Jolly Hotel - Bologna (Piazza XX Settembre)

Programma:
- Lettura del bilancio al 31 dicembre 1987
- Relazione del Consiglio di amministrazione presentata dal presidente sen. Paolo Volponi
- Relazione del Collegio sindacale presentata dal presidente avv. Renzo Bonazzi
- Approvazione delle relazioni e del bilancio

Nel corso dell'assemblea interverranno:
Prof. Giuseppe Santaniello garante dell'editoria responsabile informazione del Pci
On. Walter Veltroni presidente dell'editrice «l'Unità»
On. Armando Sarti direttore de «l'Unità»
Sen. Gerardo Chiaromonte Franco Ottolenghi direttore de «Rinascita»
Adriano Ziotti della presidenza della Lega cooperative
Presiede i lavori il
Sen. Alessandro Carri vice presidente della cooperativa soci