



Johnny Makatini ritira la laurea, accanto il rettore Fabio Rovaris Monaco

A Nelson Mandela una laurea «antiapartheid»

Applausi, commozione e rabbia alla cerimonia solenne di consegna della laurea «honoris causa» al leader sudafricano Nelson Mandela, cui è stato proibito di inviare a Bologna anche il testo della «prolusione» prevista dal cerimoniale. La pergamena è stata consegnata a Johnny Makatini: «Bisogna applicare le sanzioni economiche. Il Sudafrica si sta avviando allo scontro armato, il mondo non può essere neutrale».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
JENNER MELETTI

BOLOGNA. Sale il canto del «Gaudeamus igitur», quando il rettore Fabio Rovaris Monaco consegna, «in nome del popolo italiano», il diploma di laurea dove è scritto il nome di Nelson Mandela. C'è commozione e affetto per l'uomo costretto in carcere da 26 anni, il leader che ha rifiutato la libertà condizionata perché «ha detto - «amo la vita ma non posso vendere il diritto del popolo ad essere libero». Nell'ex chiesa dei gesuiti, ora splendida aula magna dell'ateneo bolognese, c'è anche rabbia; questa è la prima volta che la consegna della «laurea ad honorem» avviene «in absentia» del neodotore, perché il regime di Boia continua a tenere rinchiuso Nelson Mandela, e gli ha impedito anche di mandare il testo del suo discorso di accettazione. Arriva un messaggio della moglie di Mandela: Winnie: «Ho ricevuto con entusiasmo la notizia della vostra decisione di conferire a mio marito la laurea in Scienze politiche... la vostra è un'iniziativa importante a sostegno del popolo del Sudafrica, per costruire una società giusta, non razziale e democratica, smantellando l'apartheid». La laurea a Mandela non potrà comunque essere ignorata nemmeno dal regime di Boia. Mentre a Bologna si svolgeva la cerimonia solenne, contemporaneamente l'ambasciatore italiano a Johannesburg festeggiava con un ricevimento l'alto riconoscimento ottenuto da Mandela dall'ateneo bolognese: erano presenti la moglie e la figlia del leader, i sindacati sudafricani, l'intero corpo diplomatico, la stampa.

A Bologna, per prendere in consegna la pergamena, è giunto Johnny Makatini, responsabile delle relazioni estere dell'Anic (African national congress), il vostro gesto - ha detto fra gli applausi - è un atto di solidarietà con gli oppressi, è un colpo all'apartheid». Nell'aula, accanto al senato accademico e a tutti i docenti di Scienze politiche, c'erano il sindaco della città, il presidente della Regione, parlamentari, tante delegazioni, come quella della Fgci. Sono stati letti messaggi di Nilde Iotti e Giulio Andreotti. «La vostra solidarietà è particolar-

mente utile - ha ribadito Makatini ai giornalisti - nel momento in cui uomini e donne, senza guardare al colore della pelle, alla religione o al credo politico, si stanno unendo contro un male grande: l'apartheid. Il Papa, innanzitutto, ha preso una posizione chiara. La sua visita in Africa è molto positiva: ha rifiutato infatti di entrare nel Sudafrica, e visita i paesi che sono vittime del terrorismo politico e militare sudafricano. Secondo resoconti giornalisticati, il Papa avrebbe anche detto che il boicottaggio proposto dal vescovo Desmond Tutu per le prossime elezioni municipali «non gli sembra una cosa buona». Noi pensiamo che il Papa non sia stato ancora ben informato sulla realtà africana, e cercheremo un incontro per fornirgli tutte le notizie. Queste elezioni servono infatti ai sostenitori dell'apartheid per cooptare collaborazionisti neri».

Johnny Makatini ha ringraziato per il voto espresso dall'Italia all'Onu contro l'apartheid, ma ha poi ricordato che - secondo una recente indagine del Commonwealth - l'Italia è uno dei sei paesi (assieme a Taiwan, Spagna, Giappone, Repubblica federale tedesca e Turchia) che non ha ridotto negli ultimi anni gli scambi commerciali con il Sudafrica. Cris Gilmore, dell'ufficio esteri della Cgil - presente all'incontro assieme ad Annamaria Genilli, docente di Scienze politiche e a Benny Nato, rappresentante dell'Anic in Italia - ha precisato che il nostro paese importa dal Sudafrica il 40% del carbone utilizzato, il 70% dell'oro ed il 15% dei minerali. «La Ibm se ne è andata da quel paese, ma è stata sostituita dalla Olivetti e dal giapponese». «Per controllare la protesta - ha detto Benny Nato - si usano sistemi computerizzati e le macchine arrivano anche da Ivrea». «Dall'Italia partono anche aerei Aermacchi - ha aggiunto - che sono poi attrezzati con razzi».

«La nostra battaglia - ha concluso Johnny Makatini, che nel pomeriggio di ieri si è incontrato a Roma con Andreotti - è simile a quella che la gente libera ha organizzato contro il razzismo. Oggi un conflitto armato sembra inevitabile. Il mondo non può essere neutrale».

Da ieri sulle autostrade il limite di velocità massimo consentito è di «130» all'ora

In mancanza dei cartelli ai valichi distribuite fotocopie con il testo del decreto Ferri

Manca la nuova segnaletica Caos alle frontiere

La classica buccia di banana è finita tra i piedi del decreto Ferri che domenica ha mosso i primi passi. Ieri, infatti, dopo quasi un mese e mezzo, gli automobilisti italiani potevano tornare a correre a «130» all'ora. Ma quanti, soprattutto stranieri, lo sapevano? Ben pochi, dal momento che alle frontiere e nei luoghi preposti non sono apparsi i cartelli esplicativi così come il neonato decreto prevede.

LILIANA ROSSI

ROMA. Da ieri e fino a venerdì sulle autostrade italiane si può viaggiare a «130 all'ora», mentre nei weekend e nei giorni festivi non si potranno superare i «110». Queste le norme fissate dal decreto sui limiti di velocità pubblicato sulla «Gazzetta ufficiale» di sabato ed entrate in vigore domenica passata. Ma il provvedimento dei ministri Ferri e Santuz prevede anche che ai posti di frontiera, alle stazioni, agli aeroporti e porti ci siano dei cartelli in quattro lingue che informino gli stranieri sulle nuove regole della circolazione stradale italiana.

Dopo oltre un mese e mezzo di velocità «bloccata» a «110», ieri dunque sulle autostrade si poteva andare più forte. Ma quanti lo sapevano? E, soprattutto, i turisti stranieri sono stati tempestivamente informati? Tanto per cominciare nessun cartello è stato affisso alle frontiere e nessun depliant esplicativo, come i ministri avevano promesso, è arrivato

nelle mani dei turisti. Cosa è successo? Il materiale non era pronto. Una vera figuraccia. «Occorrono dei tempi tecnici per organizzarci - abbozza una giustificazione il capo della polizia stradale Melchiorre - in fondo il decreto è diventato operativo domenica a mezzanotte». Buon gioco hanno avuto dunque i detrattori dei nuovi limiti di velocità che vedono nell'«incidente» una giustificazione alle loro critiche: una dimostrazione che il provvedimento è complicato e produce «complicazioni». «Non voglio difendere nessuno - rassicura ancora Melchiorre - ma il disguido di ieri non è andato a svantaggio di nessuno. A chi non era informato, non ha certo nociuto andare ancora a «110» per un giorno».

Non è dello stesso parere un solerte funzionario dell'AcI. «Una classica situazione all'italiana - afferma ironico - ci facciamo ridere dietro dagli altri paesi. Sulle



Un agente della polizia stradale consegna agli automobilisti un foglio con i nuovi regolamenti

autostrade ieri l'informazione sui nuovi limiti era demandata al buon senso dei casellanti e degli addetti alla frontiera che di propria iniziativa aggiornavano gli automobilisti di passaggio. Una soluzione casareccia, insomma».

Al servizio commerciale dell'autostrada del Brennero gli addetti sono più rassicuranti. Dopo aver distribuito ai «passanti» per tutta la giornata di ieri fotocopie del decreto, sono in grado oggi di affiggere la nuova segnaletica. Una corsa contro il tempo compiuta da una dit-

ta locale incaricata di fabbricare centinaia di cartelli in quattro lingue della grandezza di tre metri e ottanta per due.

Intanto, sul fronte istituzionale, i ministri Ferri e Santuz sono stati chiamati a «giustificare» le motivazioni del loro provvedimento all'onorevole Testa (Ps), presidente della commissione Trasporti della Camera dei deputati. I due ministri domani e giovedì dovranno spiegare «la filosofia politica» - ha spiegato Testa - di questa decisione della velocità a giorni alterni, feriali/festivi,

che, anche alla luce di una meditata rilettura del provvedimento governativo, appare come un nuovo pasticciaccio all'italiana».

Che al deputato socialista il decreto non fosse mai andato a genio lo si era capito sin dall'inizio, quando, nel pieno delle polemiche al provvedimento in via di decisione non aveva risparmiato le sue dure critiche. E infatti ora afferma che occorrerà ridefinire in sede parlamentare il provvedimento e che il «Parlamento ha il dovere, non solo il diritto di intervenire».

Intervista a D'Alessio, responsabile pci per la Protezione civile
«Ancora lontani da una strategia che affronti il rischio strada»

Velocità, un mito che ha 25 anni

Decreto Ferri-Santuz: «Dicono che sia maturato per l'intelligente mediazione del presidente del Consiglio. La mediazione ci sarà anche stata, ma che cosa definisce intelligente è escluso». Aldo D'Alessio, responsabile per il Pci della Protezione civile, parla dei nuovi limiti di velocità. «Vanno comunque difesi - dice - ma siamo ancora lontanissimi dall'edificazione d'un sistema di sicurezza globale».

GIUSEPPE VITTORI

ROMA. Polemiche prima, sui 110 orari. Polemiche dopo, sul decreto «a doppia velocità» che molti hanno liquidato come il consueto pasticciaccio all'italiana. Sui nuovi limiti, e sul tema della sicurezza stradale, abbiamo sentito Aldo D'Alessio, che segue per la direzione del Pci i problemi della Protezione civile.

Dopo il decreto Ferri-Santuz, siamo più vicini ad una strategia organica che affronti il rischio della calamità autostradale?

Io penso che non siamo ancora lontanissimi. C'è un dato politico di fondo che chiama in causa le responsabilità del governo e del Parlamento. Il dato è che l'Italia ha pagato il tempo breve (25 anni) occorso per ascendere ai massimi livelli civili della motorizza-

zione individuale e della mobilità. L'ha pagato in termini di 175.000 morti (anche più, perché le statistiche sono al ribasso) e di quasi 5 milioni di feriti. È una verità incontrovertibile. Se lo Stato - ministri dei Trasporti, Lavori pubblici, Interno - e la società civile - case automobilistiche e club collegati di amici - avessero esercitato il dovere di indirizzare, limitare e controllare, invece di incentivare il mito della velocità, la strage non ci sarebbe stata. Comunque, non ci sarebbe stata in queste proporzioni.

Ferri costituisce, allora, almeno un'inversione di tendenza...

Un merito ce l'ha: per la prima volta è stato usato un rimedio tecnico in funzione strategica,

di dissuasione, di deterrenza. Ha richiamato all'ordine il popolo degli automobilisti, scuotendo dal torpore i colleghi di governo e ponendo il problema delle responsabilità dell'industria automobilistica e della connessa tecnologia. Ora si deve andare avanti nella edificazione di un sistema di sicurezza globale, e lasciarci alle spalle le argomentazioni risibili (spesso infondate) presentate nei giorni scorsi.

Qualche cifra per rispondere alle «argomentazioni risibili»?

Eccole. Chi voleva l'allineamento all'Europa sulla soglia dei 130 chilometri orari dovrebbe ricordare che lo standard europeo non è questo: in 31 paesi su 34 siamo al di sotto della linea dei 120. Chi sostiene che velocità più basse nei giorni festivi, nei week end e in luglio-agosto non hanno rilevanza sulle statistiche, dovrebbe ricordare che un quinto dei morti e feriti ogni anno si verifica proprio tra luglio e agosto, e il 32% durante i fine settimana. Chi argomenta che a 110 l'autista si annoia, dovrebbe ricordare che il 92 per cento di tutti gli incidenti è classificato come dovuto al comportamento irregolare di chi guida, in particolare eccesso di velocità, guida distratta, mancato rispetto delle distanze di sicurezza.

Per conciliare, sarà necessario parlare anche della rete stradale, e dei

controlli...

Certo. Lo Stato detiene oltre 55mila chilometri della nostra viabilità, i comuni ben 340mila. Sulla rete urbana, accanto ad autostrade e strade statali, si verifica la massima pericolosità: l'81% degli incidenti, il 62% dei morti. Quindi enti locali e Lavori pubblici vanno richiamati ad una seria politica di sicurezza stradale. E non solo loro: contano anche la prevenzione e la repressione. Ora, è apprezzabile che le forze dello Stato non considerino gli automobilisti come dei criminali, però la capacità d'intervento è troppo bassa. L'anno scorso la Polizia ha impegnato 450mila pattuglie (1200 al giorno, 2000 uomini su un organico di 9000 e una forza effettiva di 6000) su 74 milioni di chilometri pattugliati. Non si potrebbe pretendere di più, tuttavia quei 74 milioni di chilometri sono poco meno del 17 per cento dei 417 milioni di chilometri-anno del parco stradale statale, e dei grandi enti nazionali. È arrivato il momento che il ministro dell'Interno se ne occupi un po', cominciando con il raddoppiare l'organico della polizia stradale ed elevando almeno a 4000 gli uomini oggi impegnati.

Napoli, bufera al S. Carlo
Il consiglio comunale discuterà le dimissioni del sovrintendente

DALLA NOSTRA REDAZIONE
VITO FAENZA

NAPOLI. Dopo otto mesi di lavoro il sovrintendente dell'ente lirico San Carlo, Renzo Giaccheri, ha dato le dimissioni. Giaccheri ha abbandonato l'incarico inviando una lunga lettera al sindaco di Napoli, nella quale denuncia che è stato costretto a lavorare in mezzo ad ogni tipo di lottizzazione. Ultima quella che ha portato alla nomina, quale direttore artistico, del maestro Niccolò Parente, preferito, al termine di una contestatissima votazione (finita 8 voti a sette), al professor Girolamo Arrigo. Giaccheri - che fu indicato per l'incarico di sovrintendente dalla Dc - se ne va da Napoli sbattendo la porta, facendo capire che c'è un limite a tutto e che applica il «manuale Cencelli» ad una istituzione culturale non è proprio sopportabile: «Sono stato anch'io proposto per l'incarico da un partito, ma il mio è un curriculum artistico su cui c'è poco da discutere», ha dichiarato.

Niccolò Parente ha superato le candidature non solo di Arrigo, ma anche di Marcello Panni, musicologo, di Carlo Perucci, direttore artistico dell'Arena di Verona, di Franco Mannino, direttore stabile dell'orchestra di Ottawa e nel '72 direttore artistico del S. Carlo, di Guido Turci, musicista e compositore. Tutti questi candidati avevano il torto di essere inviati ad alcuni socialisti amici del maestro Parente.

Quattro mesi fa Giaccheri si era già opposto alla nomina di Niccolò Parente, sponsorizzato dal socialista Marcello Tocco, rappresentante della Cgil all'interno del consiglio di amministrazione: la resistenza era giustificata dallo scarso curriculum del candidato proposto (assistente di Roberto

De Simone dall'82 all'84, assistente di Riccardo Muti alla Scala). Poi sono tornati alla carica Felice Iossa e Giuseppe Riccardi, rispettivamente responsabili cittadino e provinciale del Psi, i quali hanno scritto al sindaco Lezzi: «A seguito degli accordi interpartitici stipulati all'atto della maggioranza di governo del Comune di Napoli... il candidato segnalato dal Psi per l'incarico di direttore artistico del S. Carlo è il maestro Niccolò Parente. La preghiamo di attivare le procedure idonee a garantire il rispetto degli accordi. Ci corre l'obbligo di informarla che, in caso di inadempienza, verrebbero meno da parte nostra le ragioni che hanno condotto a definire il nuovo assetto».

Questa missiva pubblicata da «Il Mattino», assieme alla spartizione degli incarichi al S. Carlo, ha provocato un'aspra polemica. La segreteria provinciale del Pci (i comunisti avevano ripetutamente e invano chiesto di scorporare la vicenda delle nomine per il S. Carlo da quella degli altri enti) con un duro comunicato chiede la convocazione del consiglio comunale per discutere della vicenda, osserva con rammarico che il sindaco Lezzi «è stato trattato come un semplice esecutore di ordini di scuderia» e fa notare che il «comportamento delle forze di maggioranza ha condotto il S. Carlo, l'unico ente lirico del Mezzogiorno continentale, in una crisi gravissima».

Per oggi pomeriggio è convocato il consiglio di amministrazione dell'ente. Il sindaco Lezzi cerca di buttare acqua sul fuoco e fa sapere che ha telefonato a Renzo Giaccheri per chiedergli di partecipare alla riunione.

Napoli
Tafferugli tra polizia e disoccupati

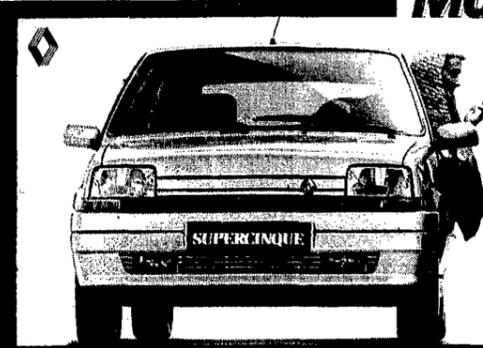
Publicità
«Bimbi-sexy» finiscono sotto inchiesta

NAPOLI. Dieci fermati e tre agenti feriti, sono il bilancio di cinque minuti di duri scontri, tra disoccupati e polizia, avvenuti ieri sotto il palazzo del municipio. I tafferugli sono incominciati quando l'auto del sindaco, il socialista Pietro Lezzi, stava uscendo dal palazzo San Giacomo. Sette disoccupati della cooperativa ex detenuti «Civiltà nuova» hanno tentato di aggredire il primo cittadino con il lancio di bottigliette e di pietre. La polizia, che fin dalla mattina sorvegliava i dimostranti, ha ordinato una dura carica. Una decina di disoccupati sono stati fermati, mentre tre poliziotti sono rimasti lievemente feriti. L'ennesima protesta dei senza lavoro è iniziata alle 9 dopo un corteo che ha attraversato le vie del centro fino a raggiungere piazza Municipio sede del comune. Qui, una delegazione ha chiesto di incontrarsi con il sindaco, il quale, impegnato in un lungo incontro con la stampa, non ha potuto aderire alla richiesta. Di qui la rabbia degli ex detenuti che ha scatenato gli scontri.

MILANO. Il manifesto di una ditta di abbigliamento che ha utilizzato due bambini in atteggiamento «sexy» per reclamizzare i propri prodotti è già finito sotto inchiesta. Dopo la comparsa del gruppo manifesto per le vie di Milano, sono stati inoltrati diversi ricorsi all'istituto dell'autodisciplina pubblicitaria, che sta istituendo la pratica per il controllo di controllo. Questo organismo esaminerà gli elementi a disposizione nella seduta di mercoledì prossimo e valuterà se archiviare le denunce presentate oppure rimettere il tutto al giuri per il suo pronunciamento. Se è il caso, il giuri può disporre il ritiro immediato della pubblicità incriminata.

Saverio Borrelli, già presidente dei giuri e ora procuratore capo di Milano, ha così commentato la pubblicità contestata: «Non posso, per correttezza verso il mio successore alla presidenza del giuri, dire come mi sarei pronunciato in questo caso, ma devo confessare che quando ho visto il manifesto ho avuto delle perplessità e ho subito pensato che sarebbero stati presentati ricorsi per farlo rimuovere».

Muoversi, oggi. Finanziariamente.



«Supercinque.
7.000.000 in un anno
senza interessi
o 48 rate al
tasso fisso del 7%.
Fino al 15 Ottobre.»

In presenza dei normali requisiti richiesti da DIAC Italia S.p.A. Le offerte sono valide sui modelli disponibili e sono cumulabili tra loro. Gli indirizzi Renault sono sulle Pagine Gialle. Renault sceglie lubrificanti elf.

«Correct!»

La Supercinque: un supervalore su cui investire, dal punto di vista automobilistico e finanziario. Basta scorrere le sue cifre: 15 versioni, 3 o 5 porte, 6 motorizzazioni, da 950 a 1400 cc Turbo da 204 km/h, il diesel 1600. E da oggi, un finanziamento fino a 7 milioni da restituire in dodici rate mensili senza interessi, oppure, anticipando IVA e messa su strada, dilazioni in 48 rate al tasso fisso del 7% annuo. Informatevi subito dai Concessionari Renault o su TELEVIDEO a pag. 305: è il miglior investimento. Anzi, il più «correct».

RENAULT
Muoversi, oggi.

