



Enrico Ferri

Ferri: «Il decreto funziona, mentre il Parlamento...»

Cosa risponde il ministro dei Lavori pubblici alle polemiche che lo vedono protagonista? Siamo andati a chiederglielo all'uscita del Consiglio dei ministri. «Non voglio alimentare la discussione - dice nella sostanza Ferri - il decreto sui limiti di velocità funziona e i risultati parlano chiaro. Quando anche il Parlamento avrà una posizione univoca il governo la esaminerà»

LILIANA ROSI

ROMA Cerchiamo di rompere il riserbo dietro al quale si è trincerato il ministro Ferri dopo le aspre polemiche di questi giorni con il Parlamento e lo blocco all'uscita di palazzo Chigi. Ministro, in consiglio avete parlato dei limiti di velocità? Sempre sorridente niente affatto teso, senza accenti polemici ma categorico risponde: «Assolutamente no». Possibile che De Mita non le abbia detto niente? Nemmeno una tiratina d'orecchie? E con un emblema che non gli è abituale ribatte: «Abbiamo parlato di malta». Proviamo ad insistere e puntiamo al cuore della «querelle». Cosa risponde al Parlamento dopo la «rivolta» nei suoi confronti del giorno scorso? Abbiamo toccato il tasto giusto. Finalmente Ferri riprende la sua vena dialettica: «Non ci sono motivi, su questo tema», di continuare la polemica dice i limiti di velocità del resto, si sono sempre prestati a molteplici valutazioni».

Ma il Parlamento ha usato toni ben diversi dal suo, ministro, nei confronti dei quali lei non può rimanere indifferente...

Nella sostanza io non ho capito la «rivolta» del Parlamento. Durante la seduta di martedì a Montecitorio tra l'altro non presi nemmeno la parola perché il regolamento non me lo consentiva. Mi si accusa di aver fatto dichiarazioni che non ho mai pronunciato.

Cosa risponde all'onorevole Antonio Testa che insiste perché lei cambi il decreto?

A differenza di Testa io non voglio fare nessuna polemica. Quello che è importante valutare sono i dati obiettivi. Il numero dei morti diminuisce maggiormente nei giorni in cui la velocità è più contenuta (week end), rispetto ai giorni feriali quando il limite di velo-

Dal 1° al 23 del mese
La fattibilità del progetto sarà decisa da una commissione. Favorevole il sindaco Giubilo.

La maggioranza è divisa
Contrario l'assessore al Traffico. Sì della Lega ambiente. Pci: «Inutile perché l'emergenza».

Un dicembre pari e dispari

A Roma le targhe alterne

Venti giorni di targhe alterne nella capitale. Questo ha deciso ieri la giunta di Roma. Il provvedimento dovrebbe entrare in vigore dall'1° al 23 dicembre, esclusi i giorni festivi. Molte le divisioni all'interno del pentapartito, guidato dal dc Pietro Giubilo, mercoledì scorso l'idea era stata bocciata dalla commissione trasporti del Campidoglio. Il Pci «Non serve contro l'emergenza traffico».

STEFANO DI MICHELE

ROMA Mentre la capitale soffoca nel traffico la giunta prepara il suo regalo di Natale. Dopo giorni di polemiche e discussioni, innanzi tutto tra il sindaco Pietro Giubilo e molti dei suoi assessori, ieri la giunta comunale ha deciso di tentare l'esperimento delle targhe alterne. Il periodo dovrebbe essere quello compreso tra il 1° e il 23 dicembre, escluse le festività, dalle ore 7 alle ore 22. Il condizionale è d'obbligo: la fattibilità del progetto sarà decisa nei prossimi giorni da una commissione composta da sette assessori. Ma Giubilo, sponsor dell'iniziativa, è già sicuro che per quasi tutto il gennaio a Roma le macchine andranno a giorni alterni. «Vogliamo tentare - dice - una terapia d'urto».

Ma per il momento la terapia d'urto si è sentita più che altro in giunta, dove quasi la metà degli assessori è decisamente contraria. A cominciare dal prosindaco socialista, Pierluigi Severi, e dal vicesindaco il repubblicano Saverio Collura. Per il primo si tratta solo di «pezze calde», ancora più drastico il giudizio del secondo: «Io non ci credo, si tratta solo di una cosa inutile e dannosa - dice - Non risolve niente e aumenta le tensioni in città». È contro anche l'assessore al traffico, il dc Gabriele Mon, e quello alla polizia urbana, Luigi Angrilli, socialista. «Le targhe alterne non servono a niente - si lamenta l'assessore alla sanità Mario De Bartolo - Inoltre è un provvedimento penalizzante ed odioso».

Ma i «no» non venivano solo da dentro la giunta. Mercoledì la commissione traffico del Campidoglio, all'unanimità aveva bocciato l'idea. «Non aiuta contro il traffico».

L'accordo raggiunto ieri mattina è un compromesso tra chi voleva le targhe alterne per un lungo periodo (almeno un anno, era la proposta dell'assessore al piano regolatore Antonio Pala) e chi non le voleva affatto. Così si spennerà il provvedimento fino alla vigilia di Natale.

Appena conosciuta la decisione della giunta, è arrivata, d'urto, la reazione dei commercianti romani. «Comitato di un'amministrazione - dice un documento dell'Unione commercianti - è quello di garantire la mobilità e non di limitare la libertà, mentre per l'Acì è un segnale d'impotenza».

za da parte delle autorità. Favorevoli invece la Lega Ambiente, che «esprime un convinto plauso», l'Assoutenti e l'ex prefetto di Napoli Riccardo Bocca, che per primo applicò il provvedimento nella città campana.

Ora bisognerà decidere se le targhe alterne saranno in vigore nell'intero perimetro della città dentro il grande raccordo anulare o se si limiteranno alle mura Aureliane. Rimarrà naturalmente in vigore il divieto di accesso al centro storico e il sistema di «pari o dispari» funzionerà anche per le macchine con i permessi. Compresse quelle di servizio degli assessori e del sindaco. «Dovro trovare una seconda macchina, per non andare proprio a piedi» si consola ora ironicamente Giubilo.

Di sicuro il provvedimento scatenerà polemiche a non finire, soprattutto perché entrerà in vigore proprio nel periodo natalizio. Contrari al provvedimento i comunisti, che nei giorni scorsi avevano preparato un piano di interventi immediati per fronteggiare l'emergenza traffico. «Alcuni provvedimenti della giunta, quelli tesi a rafforzare il servizio pubblico, il controllo sul traffico e sulle corsie preferenziali li condividiamo - dice Luigi Panatta consigliere comunale del Pci e membro della commissione Trasporti - Ma proprio per questo non condividiamo la

procedura delle targhe alterne che potrebbero essere limitate al centro storico e non all'intera città. Pare che il sindaco si sia più che altro incastrato nella difesa della sua idea, senza vedere le difficoltà complessive». Cgil, Cisl e Uil in un loro documento, che sono invece prima delle feste natalizie, la chiusura completa del centro storico e il rafforzamento del mezzo pubblico, insieme ad una regolamentazione rigida per i pullman turistici che invadono ogni giorno le piazze della città, e per lo scarico delle merci, da consentire solo prima delle sette o dopo le venti. Infine, i sindacati chiedono una revisione completa degli orari cittadini dalle scuole agli uffici ai negozi.

Un'immagine di traffico nel centro storico di Roma

Catasto
Irregolari tre quarti delle case

ROMA Tre quarti delle case italiane non sono accatastate o sono irregolari. La denuncia ci viene dalla Confedilizia la confederazione della proprietà immobiliare il cui presidente Vizziano sostiene che all'oltre 25% degli immobili esistenti non accatastati secondo il direttore generale del Catasto, Maraffi (lo ha rivelato nell'audizione alla commissione parlamentare di vigilanza all'anagrafe fiscale), si debbono aggiungere i circa 18 milioni di denunce di rettifiche e di aggiornamenti catastali che sono stati presentati in occasione del condono edilizio.

In Italia otto milioni di unità immobiliari non risultano censite dal Catasto, perché gli uffici competenti hanno dinanzi a sé una vasta mole di arretrato. E quanto si desume dall'alternanza del direttore generale del Catasto Maraffi. Per smaltire l'arretrato ci vuole tempo mentre la struttura del catasto dovrebbe essere informatizzata entro il 1990, con l'istituzione di centri di automazione di tutti gli uffici catastali.

Com'è, intanto, la situazione attuale? Secondo il direttore generale Maraffi, finora risulta informatizzato solo il catasto urbano di Firenze. Dodici uffici, quelli di Siracusa, Messina, Lecce, Bari, Napoli, Viterbo, Bologna, Forlì, Livorno, Pisa, Siena e Milano saranno informatizzati entro quest'anno. Dei rimanenti ottanta uffici provinciali, quaranta dovrebbero essere informatizzati entro il 1988 e i restanti quaranta entro il 1989.

Per quanto riguarda l'utilizzo del Catasto per fini fiscali - ha detto il sen. Saverio D'Amelio, che ha presieduto la commissione nell'audizione di Maraffi - c'è certamente molto da fare. In particolare va eliminata la massa di arretrato per gli immobili non ancora censiti.

Ruberti
«Una legge per la ricerca in bioetica»

ROMA «La ricerca sulla bioetica nel nostro paese procede senza alcuna legge, ognuno lavora con metodi propri. È urgente, invece, fissare una norma precisa». La sollecitazione è del ministro Antonio Ruberti che ieri mattina, nell'aula magna dell'università romana La Sapienza, ha incontrato per la prima volta ufficialmente i sindacati confederali, dopo il voto del Senato per il nuovo ministero.

Ruberti, pur riconoscendo che in dieci anni i finanziamenti per la ricerca sono raddoppiati, ha detto che l'Italia su questo terreno è ancora indietro rispetto agli altri paesi europei. In vista del '92, quando le professioni potranno circolare liberamente, bisogna lavorare per recuperare una funzione vitale dell'università e degli istituti di ricerca verso l'esterno, verso la società.

Nell'ordinamento del nuovo ministero si è soffermato in modo particolare il sottosegretario alla Pubblica Istruzione Luigi Covatta. Il disegno di legge nei prossimi giorni dovrà essere discusso dalla Camera in quella sede saranno affrontate alcune questioni non risolte dal passaggio al Senato. In particolare quelle che riguardano gli organi di governo e le sedi di programmazione, oltre alla legge sull'autonomia.

All'incontro della Sapienza, tra gli altri, sono intervenuti Luigi Frati, vicepresidente del Consiglio universitario nazionale, che ha denunciato gli scarsi finanziamenti per la ricerca, e Raul Mordenti, di Dp, che ha confermato il voto negativo del suo partito al progetto per il nuovo ministero.

E a Milano l'idea non piace affatto

Auto milanesi a targhe alterne nei periodi di allarme rosso da inquinamento? L'idea lanciata a Roma è rimbalzata a palazzo Marino, sede dell'amministrazione comunale, dove la giunta rosso-verde è alle prese con una doppia sfida: rintuzzare il mare di lamiera che assedia la città e abbattere i tassi di inquinamento acustico e dell'aria, autentico attentato quotidiano alla salute dei milanesi.

ALESSANDRA LOMBARDI

MILANO L'ipotesi di un ritorno ai tempi dell'austerità da crisi petrolifera, ripresa dall'assessore verde all'Ecologia Cinzia Barone è stata invece accolta con scetticismo dai colleghi di giunta e dallo stesso fronte ambientalista. E' anti auto, a Milano molto agguerrito. Le obiezioni un provvedimento del genere è difficile da gestire assorbirebbe per i controlli un numero esorbitante di vigili (Milano è spaventosamente sotto organico) e richiederebbe un meccanismo di informazione ai cittadini e ai «forestieri» troppo complicato. Tutti d'accordo invece nell'accelerare l'installazione di un sistema più tempestivo e sofisticato di monitoraggio della qualità dell'aria e nel mettere in campo tutte le armi dissuasive possibili per scoraggiare l'uso dell'auto soprattutto nei momenti più «caldi». Per prevenire la bagarre natalizia, ad

esempio, da metà novembre comincerà a suonare il tam tam di una massiccia campagna anti-quattro ruote. E alla fine è la stessa Barone a definire la sua proposta un «vassoio nello stagno per smuovere le acque».

Avvelenata dai gas di scarico e assordata da una media di 87,90 decibel, Milano è però l'unica grande città italiana ad aver messo in moto il volano di scelte e investimenti in infrastrutture. E' l'unica ad aver imboccato con una buona dose di coraggio, e di decisione, la via della limitazione al traffico privato nel centro storico, cuore (semi collassato) della Milano terziana degli affari e del commercio, crocevia impazzito della «business community» un provvedimento che ha dato il via, ovviamente non senza scossoni, ad una politica ambiziosa destinata a rovesciare co-

me un guanto i modi e i tempi di spostamento di tutti, dal pendolare alla signora bene a caccia di «griffe» nelle lussuose vetrine del centro. Obiettivo, ridurre drasticamente il traffico privato, arricchire e razionalizzare la rete del trasporto pubblico, ridisegnare tratti del paesaggio urbano devastati dall'omnipresenza ammorbante della lamiera. Ben quantificabile a Milano il rapporto è di una macchina ogni due abitanti, vale a dire 750 mila veicoli, cui se ne aggiungono ogni giorno altri 300 mila in entrata dalla provincia e da tutta la regione, con una media di 400 mila auto in sosta giorno e notte sulle strade, sui marciapiedi, sulle aiuole.

Preceduto da tre fasi di chiusura «moribonda», prima fino alle 10, poi fino alle 11,30 e alle 13, il lungo stop dalle 7,30 alle 18, in vigore dal 29 agosto, ha cominciato a dare i primi frutti, a dispetto della crociata lobbistica dei commercianti. Dall'85, quando la circolazione in centro era libera (e selvaggia) sono state «accatate» oltre 44 mila auto, un taglio del 36% ai veicoli - e relativi clacson e tubi di scappamento - che intasavano e impestavano l'ampia zona centrale. Non solo ma il rilevamento dei flussi di traffico fuori dal centro, lungo le cir-

convallazioni, ha dimostrato che anche lì si assottiglia, seppure in misura inferiore, il serbatoio di lamiera in movimento. Aumentano le bici, i passeggeri del metrò, dei bus e dei tram si milanese, insomma, comincia a sciogliersi da un mezzo, l'auto, che rischia di non portarlo più da nessuna parte.

Lo stop ha funzionato. Ora si tratta di renderlo ancora più selettivo.

Il provvedimento, che non ha avuto vita facile, è stata una misura imposta dall'emergenza e non può bastare. E' un tasto su cui batte e ribatte l'assessore al Traffico, il comunista Augusto Castagna. «La città - dice - era diventata, come tutti i grandi centri urbani in Italia, un gigantesco auto-scontro e da questo dato drammatico bisogna partire. Ma non si può neppure pensare, come antidoto, ad una città dei divieti tout court. Noi, qui stiamo costruendo una politica organica che ri-progetta il intero sistema della mobilità». Una formula astratta per ri-proporre la solita politica dei «due tempi»? Almeno per Milano sembrerebbe proprio di no. Gli investimenti sono già partiti e già dal '90 lo scenario sarà decisamente cambiato entro la primavera (finanziamenti per i Mondiali di calcio permettendo) entre

rà in funzione nella zona dello stadio il primo «people mover», una metropolitana leggera che dovrebbe travasare altri 50 mila utenti dal trasporto privato a quello pubblico, e saranno prolungate le altre due linee già esistenti. Nel frattempo dovrebbero marciare anche i progetti dei parcheggi per mettere sotto terra più di centomila auto. «Il dramma - ricorda ancora Castagna - è che gli amministratori locali sono abbandonati a se stessi e il primo a dimostrare un plateale disinteresse per l'emergenza traffico è il governo. I tagli alla Finanziaria nel settore del trasporto pubblico sono un esempio lampante. I Comuni sono costretti a dar fondo alle loro già scarse risorse senza mai una certezza sui flussi di finanziamento. I soldi arrivano a singhiozzo dilantando a dismisura i tempi di realizzazione delle opere. Lo stesso vale per le leggi: l'unico segnale arrivato dal governo finora è il decreto sui limiti di velocità che però riguarda la circolazione extra urbana mentre in Italia il 60% del traffico è concentrato nelle aree urbane».

Ustica
Un missile? Riserbo dei periti

ROMA La penza sui resti del Dc9 Itavia esplosi nel cielo di Ustica 8 anni fa è giunta alla fine il prof. Leonardo Lecce, esperto degli aspetti aeronautici, uno dei sei periti italiani della commissione di inchiesta nominata dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, è rientrato ieri sera a Roma proveniente da Londra. Nella capitale inglese gli esperti italiani, insieme ai tecnici britannici del Royal Air Research Defense (Rardc), hanno partecipato alla stesura della relazione che sarà poi inviata al giudice Bucarelli. In una breve dichiarazione fatta all'arrivo dell'aeroporto di Fiumicino il prof. Lecce ha detto che «le analisi fatte in Inghilterra si riveleranno senz'altro utili. Conclusione definitiva però non sono state ancora tratte, ma i nuovi elementi scaturiti contribuiranno senz'altro a chiarire il quadro della situazione». Riguardo ai tempi di consegna delle analisi al magistrato, Lecce ha precisato che «saranno presentate nel giro di qualche mese. Prima di allora, non possiamo esprimere in nessun senso».

Agrigento
Inchiesta sull'ospedale psichiatrico

AGRIGENTO La Procura della Repubblica di Agrigento ha aperto un'inchiesta per accertare le condizioni in cui vivono gli oltre 350 ricoverati dell'ospedale psichiatrico di quella città. I magistrati agrigentini non hanno atteso la preannunciata denuncia del senatore radicale Franco Corleone per avviare le indagini su una struttura che assomiglia più a un lager che non ad un ospedale. Da anni i pazienti vivono tra la sporcizia, vestiti alla meno peggio, scaldi e costretti a dormire su materassi sfondati e privi di lenzuola. Nei prossimi giorni dovrebbe entrare nel vivo l'altra inchiesta, pure avviata dalla Procura agrigentina, per accertare se i ricoverati sono stati truffati dalle pensioni. Alcuni tutti sarebbero appropriati di cifre che vengono stimate in oltre 100 milioni. Alcuni deputati dell'Assemblea siciliana hanno rivolto un'interrogazione all'assessore alla Sanità per sapere quali interventi si intendano adottare «per individuare le responsabilità in sede regionale e locale connesse con la trasformazione di una struttura pubblica in un lager, indegno di un paese civile, e per attuare concretamente in Sicilia la legislazione in favore degli ammalati di mente».

Muoversi, oggi. Finanziariamente.

“Supercinque.”
7.000.000 in un anno senza interessi o 48 rate al tasso fisso del 7%. Fino al 15 Novembre.

“Correct!”

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

RENAULT
Muoversi, oggi.