

**Sviluppi nello scandalo «lenzuola d'oro»**

Un «onorevole» con incarichi di governo avrebbe favorito l'ascesa della Idaff società dell'ex presidente dell'Avellino

**La storia di coperte comprate e mai usate**

50mila «pezzi» pagati 43mila lire l'uno furono accantonati per sostituirli con la biancheria prodotta da Graziano

# Un parlamentare nella truffa-ferrovie

C'è anche un parlamentare nella truffa delle «lenzuola d'oro»? Il suo nome sarebbe saltato fuori nell'inchiesta giudiziaria sui contratti miliardari, dal 1979 al 1988, tra Fs e la Idaff-Icg. Un funzionario delle ferrovie, ricercato, si è costituito, un altro rimane latitante, così come l'ex presidente dell'Avellino calcio, Elio Graziano, titolare della ditta specializzata in contratti con le Fs.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Nella truffa delle «lenzuola d'oro» spunta il nome di un parlamentare. Un «onorevole», che in passato avrebbe anche ricoperto incarichi di governo, avrebbe favorito l'ascesa irresistibile dell'holding chimica di Graziano che negli ultimi dieci anni ha ottenuto appalti miliardari dalle Fs. Nel palazzo di giustizia della capitale circola la voce, che finora non ha avuto conferma ufficiale, che attualmente la sua posizione sarebbe stata stralciata in attesa di inoltrare alla Camera la richiesta dell'autorizzazione a procedere.

Intanto la scorsa notte, raggiunto da un mandato di cattura, si è consegnato ai carabinieri il dirigente del servizio sperimentale Luigi Tornatore. Rimangono latitanti un altro funzionario delle Fs, Alfonso De Felice Condemni, ispettore del servizio approvvigionamento, e il miliardario salernitano Elio Graziano, titolare dell'holding chimica che negli ultimi anni ha fatto incetta di contratti con le ferrovie: per la fornitura di lenzuola «usa e getta» per le cucette, del sapone delle toilette, della decolorazione delle carrozze ferroviarie (il raschiamento dell'ammianto).

Proprio sull'alfare amian-

sono rimaste imballate nei magazzini delle Fs. Perché? «Per favorire la Idaff», hanno scritto nell'esposto i comunisti. Poi, dopo la sostituzione delle coperte con la biancheria imbottita di Tnt fabbricata da Graziano, l'Ente Fs ha deciso di disfarsi di quella merce inutile. Ventimila coperte sono finite nei magazzini della «General Sea work» di Nettuno, un paese balneare della costa laziale, al prezzo di 327 lire l'una. L'Ente ferroviario guadagnò sei milioni e 540 mila lire in tutto. Quelle coperte di lana, rimaste incolorite per due anni in un deposito, rappresentarono uno «spreco» per la collettività di 860 milioni. Nell'esposto i lavoratori del Pci hanno anche sottolineato come, senza fatica alcuna, la società di Nettuno in breve tempo riuscì a vendere quello stock di coperte a 2000 lire l'una.

Lunedì, nell'inchiesta principale, quella sui 152 miliardi spesi dalle Fs per acquistare 20 milioni di lenzuola «usa e getta», inizieranno gli interrogatori: sarà ascoltato subito Ludovico Ligato, presidente delle Fs. Quindi sarà la volta degli altri componenti del consiglio di amministrazione,

l'ex presidente dc della Regione Campania Gaspare Russo, l'ex presidente dell'Inps Ruggero Ravenna e dei funzionari delle ferrovie coinvolti nell'indagine. Dovranno spiegare come è riuscito Elio Graziano, sfuggito per un soffio alle manette, ad ipotecare per dieci anni di fila tutti gli appalti per le forniture alle Fs, riuscendo a non avere quasi mai ditte concorrenti che gli impedissero di aggiudicarsi contratti da centinaia di miliardi. Una storia «strana» che fu raccontata, poco prima di essere ammazzato nel 1979, anche da Mino Pecorelli su uno degli ultimi numeri di «OP».



Ludovico Ligato

## Il Pci: «Si dimetta l'intero vertice»

PAOLA SACCHI

ROMA. Il presidente Ligato l'altra sera lo ha detto chiaramente: «Se il governo lo vuole io me ne vado». Nulla ha invece finora detto il direttore generale Coletti. Cosa succederà? Il vertice Fs resterà nonostante il terremoto provocato da quelle «lenzuola d'oro»? È evidente che una vicenda di queste dimensioni ora rende ancora più precaria, difficile la gestione di un ente già tanto traballante. È questa la preoccupazione dalla quale muove in una nota la segreteria del Pci che ieri nel corso di una riunione, alla quale ha partecipato il senatore Libertini, responsabile della commissione Trasporti, ha esaminato la situazione. Il Pci non ha dubbi: occorre cambiare. E chiede le dimissioni dell'intero vertice. Lo fa sulla base di un ragionamento articolato. Ecco: «Al di là della vicenda giudiziaria e delle responsabilità che tocca alla magistratura accertare per evitare che ciò che accade accentri l'instabilità e la precarietà del governo di un ente preposto ad un settore delicato e cruciale della vita nazionale, e già colpito dalle gravi e errate scelte della legge finanziaria, è necessario che il presidente, il consiglio d'amministrazione ed il direttore generale dell'Ente rassegnino le loro dimissioni, così da consentire l'insediamento di una direzione che garantisca nell'immediato una nuova più salda gestione».

Sono queste le conclusioni alle quali arriva il Pci dopo aver di nuovo auspicato «che la vicenda giudiziaria relativa alle cosiddette «lenzuola d'oro» segua rapidamente il suo corso, perché vengano individuate e colpite severamente

le responsabilità senza polemiche indiscriminate, perché solo chi avesse davvero sbagliato deve essere punito, e non deve essere compromessa l'onorabilità di chi è estraneo ad ogni illecito». Il Pci ribadisce infine la contemporanea necessità «che al più presto il Parlamento vari l'ineludibile legge di riforma dell'assetto dell'ente Fs, per la quale il Pci depositerà nei prossimi giorni il suo preannunciato progetto di legge, e adotti le decisioni per correggere le scelte della legge finanziaria e realizzare un vasto rilancio del sistema ferroviario». Come si sa, nei giorni scorsi il senatore Libertini aveva annunciato sull'Unità la presentazione da parte dei comunisti di un provvedimento composto da pochi articoli e volto alla creazione di un nuovo assetto che veda separate le responsabilità politico-manageriali dalle attività gestionali e che garantisca in-

sieme l'unità di comando e la trasparenza delle scelte. Diverso il tenore delle dichiarazioni rilasciate ieri da rappresentanti di altri partiti come il Psi. A dire il vero il tono della polemica ora sembra più imbarazzato dei mesi e giorni scorsi che hanno visto una guerra tra socialisti e democristiani tutta da inquadrare nella spartizione delle nomine pubbliche. Ieri il socialista Sanguineti è comunque tornato alla carica chiedendo le dimissioni del presidente delle Fs e del consiglio d'amministrazione. Ma, come al solito, si è guardato bene dal chiamare in causa il direttore generale dell'Ente, il suo collega di partito Giovanni Coletti. Di tono assai confuso è invece apparsa la dichiarazione rilasciata dal deputato democristiano Mario Segni, il quale, bontà sua, si è limitato a constatare che «la corruzione è diffusissima e dilagante e che

ha le sue cause nel sistema e che fino a che non si affrontano queste cause il male è destinato a peggiorare». Reazioni ieri anche da parte del sindacato. La Fil Cgil, in una nota, chiede una nuova struttura dirigente dell'Ente. Ma ora non c'è dubbio che l'attesa è innanzitutto per le decisioni che prenderà il governo. Il ministro dei Trasporti ieri da Udine non ha rilasciato dichiarazioni in prima persona. Ma, attraverso una breve e laconica nota del suo ufficio stampa, ha mandato a dire che segue con preoccupazione la vicenda e che esprime la propria totale fiducia nell'azione della magistratura. Ma Santuz aggiunge pure che «sta vagliando tutti gli elementi di cui è a conoscenza, avendo ben presenti anche le valutazioni di ordine politico e gestionale da più parti sollevate».

## Nacque a punta Ala l'era grintosa delle «nuove» Fs

ROMA. Punta Ala, un paio di primavere fa. Le «nuove» Fs grintose e smaglianti presentavano in un albergo immerso tra i pini l'orario estivo. Turbino di flash, giornali italiani ed esteri accorsi ovviamente non per registrare un burocratico elenco di andate e ritorni ma per capire cosa erano gli Intercity, quei nuovi treni che qualcuno, preso da eccessivo entusiasmo, paragonò al Tgv, il super rapidissimo treno francese. Le «nuove» Fs in quell'occasione si presentarono con il volto del direttore generale, il socialista Giovanni Coletti, l'uomo che insieme all'ex ministro-presidente Signorile aveva guidato la vecchia azienda autonoma. L'uomo, nella sua veste di direttore generale, era il personaggio chiave di quel vecchio apparato che vide fino al gennaio '86 le Fs alle dirette dipendenze del ministero dei Trasporti. Non c'era in quel sabato di fine maggio a Punta Ala il presidente dell'Ente, il dc, Ligato, capo da un anno delle rotaie italiane. Mandò a dire che era impegnato. Lo scettico e un po' sornione Ligato forse preferì dedicarsi ad impegni politici nella sua Reggio Calabria piuttosto che immergersi negli entusiasmi di quella «scampagnata» semi-stiva. Ma non c'è dubbio che quel battage pubblicitario fatto di slogan del tipo «Signori si cambia» o di manifesti in cui campeggiavano spumeggianti studentesse fuori sede entusiaste di poter ogni giorno prendere in orario il treno Roma-Roma un qualche segno era destinato a lasciare nel nuovo look ferroviario. E, ad onor del vero, va detto che non si trattava solo di vuota pubblicità. I nuovi Intercity iniziavano a percorrere la tratta Roma-Milano in 3 ore e 58 minuti. Il traffico di passeggeri e merci saliva per la prima volta dopo anni bui e di netta sconfitta rispetto al trasporto su strada (tendenza che nello scorso mese di ottobre ha portato all'8% di incremento del trasporto merci ed al 6% di quello passeggeri). Ma quei risultati pur importanti rischiavano sin dalla primavera '87 di restare solo un parziale, parzialissimo cambiamento a fronte di una domanda crescente di trasporto pubblico che veniva e viene da un'opinione pubblica sempre più esasperata dal traffico automobilistico. Ed il sogno delle «nuove» Fs di diventare, con l'avvento dell'Ente autonomo, previsto dalla legge di riforma 210, un'impresa moderna rischiava sin da allora di infrangersi sugli scogli degli straripanti retaggi di un passato assai poco edificante. Un passato che si perpetrava con la presenza, durata pochi mesi, in qualità di revisore dei conti di quel Rocco Trane noto per poco nobili vicende. Un passato che continuava ad esistere soprattutto con la sopravvivenza di un ottocentesco, burocratico apparato che tuttora vede ad esempio una scarsa se non inesistente autonomia dei capi compartimento. Quante volte sarà capitato di aspettare ore a bordo di un treno bloccato per la rottura di qualche vecchia e desueta locomotiva. Ore e ore in attesa che arrivino disposizioni dall'alto... Un piccolo esempio dei mille mali che affliggono le Fs. Mali che vedono l'Ente ostaggio delle lottizzazioni tra i partiti, di rapporti più o meno subalterni con gruppi composti quasi sempre dalle stesse imprese. Lo stesso direttore generale una volta con il cronista dell'Unità non esitò a parlare di «vaialaggio». Le «nuove» vecchie Fs procedevano in una lotta tra vecchio e nuovo. Tra chi voleva conservare la vecchia macchina e chi come, ad esempio, i consiglieri comunisti Cluffini e Caporali, si battevano fino a presentarsi nel giugno scorso un contropiano di rilancio delle ferrovie. Erano già tempi di pesanti tagli e di scontri feroci tra Psi e Dc per spartizioni varie. Ed ora sono arrivate quelle «lenzuola d'oro»... □ P. So.

Lo scandaloso caso del metrò di Torino

## I lavori affidati alla Fiat senza gara e nessun controllo

DALLA NOSTRA REDAZIONE

PIER GIORGIO BETTI

TORINO. Il «caso» della metropolitana di Torino diventa sempre più clamoroso e si avvia lo scandalo. Sindaco e assessori hanno affidato frettolosamente i lavori alla Fiat, senza gara, senza trasparenza e possibilità di trattativa. È durata poco più di un'ora la seduta straordinaria con cui la giunta, quasi alla cieca, ha deliberato la concessione alla Emmeti (consorzio Fiat-Ansaldo) delle gallerie da Porta Nuova a corso Regina Margherita della linea 4 e l'attraversamento sotterraneo di Porta Palazzo della linea 3. Ma non tutto è filato liscio. Il prosindaco dc Porcellana, che aveva già accusato il partner di giunta di sudditanza alla Fiat, ha preso nuovamente le distanze facendo mettere a verbale una serie di dichiarazioni e richieste. Una, particolarmente significativa, riguarda la mancanza del computo

metrico nel progetto che la Fiat aveva fatto recapitare pochi giorni prima al sindaco e che è stato votato a scatola chiusa: in pratica sindaco e assessori hanno espresso il loro «sì» senza neppure conoscere quale sarà il costo dei lavori dall'importo alla Fiat. Le «perplexità» di qualche settore della maggioranza non fanno altro che convalidare l'accusa che il gruppo consiliare comunista ha ribadito ieri. Secondo l'on. Novelli, il capogruppo Carpanini, l'arch. Vinogori e il consigliere della Sinistra indipendente Tartaglia, si è di fronte a un gravissimo episodio di abdicazione delle istituzioni al proprio ruolo: «La giunta ha strumentalmente usato le scadenze dell'ipotesico nuovo decreto sui Mondiali per deliberare d'urgenza all'ultimo minuto, impedendo così la discussione e il confronto. Tutto ciò aveva l'unico obiettivo di affidare il lavoro alla Fiat senza gara, senza trasparenza e senza possibilità di trattativa». «Da parte della giunta - ha dichiarato a sua volta il consigliere comunale di Dp, Lagana - si sono volute predefinire a favore della Fiat condizioni di assoluto privilegio e monopolio, al limite della correttezza amministrativa». Contestazioni pesanti, ma pienamente confermate dallo svolgimento dei fatti. È stato in un clima di grande imbarazzo che il presidente e la commissione amministratrice dell'Azienda municipale dei trasporti si sono trovati a dover pronunciare su una documentazione che non avevano avuto il tempo di valutare. Mentre la maggioranza taceva, il rappresentante del Pci Mezzano ha denunciato il fatto davvero scandaloso che la commissione non era stata neppure messa in grado di esaminare gli

effetti che la realizzazione del progetto Fiat potrà avere sulla viabilità cittadina e sul trasporto pubblico. La situazione è apparsa anche più assurda e inverosimile quando si è saputo che lunedì, quattro giorni prima di essere chiamata a dare il placet all'operazione Fiat-metrò, la commissione Atm aveva autorizzato il direttore dell'azienda a «promuovere causa di accertamento giudiziale» sul contratto stipulato tre anni fa con la Fiat Ferroviaria Savigliano per la consegna di 54 tram a pianale ribassato e che la Fiat, secondo l'Atm, tarda a rispettare. In Parlamento, il gruppo comunista presenterà un disegno di legge perché i fondi della Finanziaria '88 per le metropolitane siano attivati, assegnando almeno 300 miliardi a Torino in modo che la città possa realizzare il metrò anche a prescindere dai Mondiali.

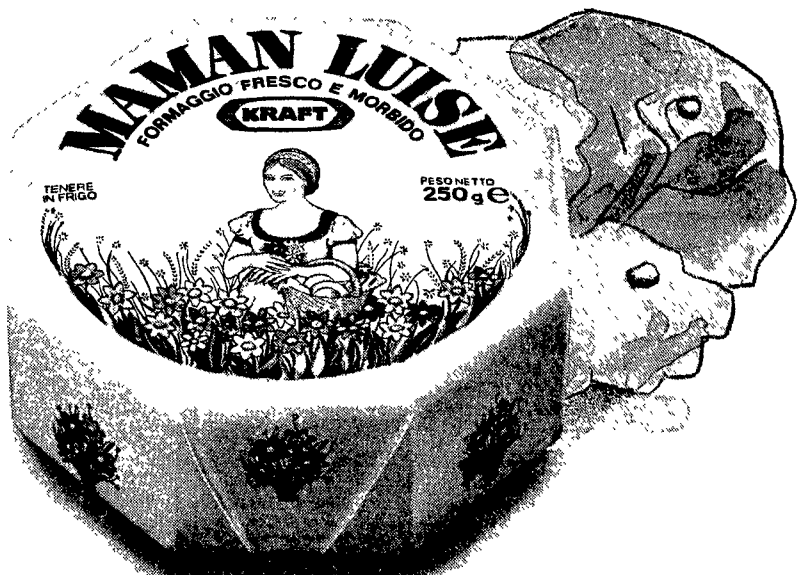
## Arcigola, quel cibo sapiente

MARIO PASSI

SIENA. Anche a tavola si può polemizzare con lo stile di vita nevrotico e omologante dell'attuale società dei consumi. E per non venir considerati solo dei vuoti declamatori, i quasi duecento delegati del I° Congresso nazionale di Arcigola ne hanno voluto dare ampia applicazione. Un fine settimana, quello passato sulle colline senesi, dal capoluogo a S. Gimignano e a Montalcino, assai impegnativo. Cinque vecchi sedute congressuali e altrettanti pranzi, vuoti in alcuni dei più rinomati ristoranti della zona, vuoti - divisi in piccoli gruppi - in numerose aziende vitivinicole della zona dove ottimi produttori di Vernaccia e di Chianti hanno fatto vedere di non essere da meno quando si tratta di mettere mano ai fornelli. Lunghe pause conviviali, insomma, in piena coerenza con quel manifesto dello «slow food», del mangiar lento, sano e sapiente, che costituisce la base «teorica» di Arcigola.

Carlo Petriani, animatore e presidente della giovane associazione dei «buongustai di sinistra», nella sua relazione introduttiva ha polemizzato contro l'idea di un «pressopochismo spaghettero e crapulone». Il socio Arcigola è in realtà un tale che si propone di «assaporare con saggezza, diventar saggio assaporando, essere una persona illuminata il cui senso del gusto è giunto a perfetta maturità». Questo sul piano individuale, personale. Ma come associazione, come movimento che rifiuta l'etichetta di ennesima accademica culinaria e ambisce anzi a farsi di massa? Come tale, Arcigola si dichiara convinta che «il vero piacere gastronomico passa attraverso la semplicità dei gusti e dei sapori riguardo a materie prime di qualità, nel rispetto di madre natura, per una progressiva bonifica ambientale». Ecco allora che il discorso comincia a farsi importante, e finisce con lo smozzarsi attorno a quella definizione di «cultura materiale» che incontra ricorrenti ondate di attualità fra intellettuali e studiosi di sinistra. In campo gastronomico, dice ad esempio Folco Portinari, la ricerca della cultura materiale si traduce in una ricognizione delle risorse che l'ambiente naturale, la tradizione e la storia degli uomini rendono disponibili. Certo, scomodare la storia non deve apparire un arbitrio. Simbolo del Congresso era infatti un cappello da cuoco con la coccarda della Rivoluzione francese: perché proprio la rottura introdotta dalla rivoluzione porta a innovazioni fondamentali anche nel costume gastronomico. I cuochi degli aristocratici si trasformano difatti in chef, e nascono i ristoranti nella loro moderna accezione.

# Notizie fresche.



...freschissime, perché riguardano Maman Luise. Se non l'avete ancora scoperto, assaggiatela e scoprirete che oggi la sua consistenza è ancor più morbida e cremosa e la sua freschezza ha più sapore. Di bene, in meglio.

Maman Luise, il sapore della freschezza.



Cose buone dal mondo