

## Insegnanti di religione Galloni insiste: «Saranno precari finché vige questo Concordato»

ALCESTE SANTINI

ROMA. Il ministro della P.I., Giovanni Galloni, già intervenendo al XVII congresso nazionale dell'Uciim, aveva definito «difficile» poter soddisfare le richieste degli insegnanti di religione (circa ventimila), appoggiate anche dalla Cisl, fino a quando «esisterà il vincolo ecclesiastico» alla loro idoneità all'insegnamento. Ieri è tornato sull'argomento, parlando anche della revisione dell'Intesa fra Stato e Cei, che sarebbe «in dirittura d'arrivo». In una intervista data ieri all'Asca, il ministro ha ribadito ed ampliato il suo pensiero rilevando che si sta lavorando per ricercare una soluzione al problema che da tempo viene agitato, ma è chiaro - ha aggiunto - che «fino a quando gli insegnanti di religione hanno una idoneità che viene confermata annualmente, è difficile pensare ad una stabilità come loro auspicano. I problemi devono essere affrontati e risolti anche nella convenzione tra lo Stato e la Cei».

Va, a tale proposito, ricordato che nel Protocollo addizionale rivolto a chiarire lo stato giuridico dell'insegnante di religione in rapporto all'art. 9 dell'accordo sottoscritto il 18 febbraio 1984 tra l'Italia e la S. Sede, è detto con nettezza che «l'insegnamento della religione cattolica nelle scuole pubbliche è impartito da insegnanti che siano riconosciuti idonei dall'autorità ecclesiastica» anche se «sono nominati d'intesa con essa dall'autorità scolastica». Ne consegue che la stabilità del posto di lavoro del docente di religione cattolica non è determinata da un concorso pubblico per cattedre, né dall'essere inserito in una graduatoria da parte del docente stesso per anzianità di insegnamento. La posizione

del docente di religione è precaria perché, a prescindere dalla sua preparazione, egli deve ottenere ogni anno la riconferma attraverso il gradimento dell'autorità ecclesiastica. Sta, quindi, nella norma concordataria l'ostacolo da rimuovere per risolvere il problema, come abbiamo sempre sostenuto noi come giornale e come, per la prima volta in modo esplicito, riconosce ora anche il ministro Galloni. Del resto, molti docenti di religione che hanno preso parte al congresso dell'Uciim se ne sono resi conto.

Il ministro ha dichiarato che «è a buon punto» la revisione della tanto discussa Intesa Falucco-Poletti, ma non ha voluto dire di più, forse, per evitare il rinfaccio di polemiche. «A questo punto - ha detto - non mi pare proprio opportuno parlarne».

Da quanto ci è dato sapere la discussione verte - ma ciò riguarda la posizione dello Stato italiano e non la Cei - sull'ora alternativa, prima di tutto. Come è noto, le sentenze del Tar del Lazio avevano stabilito che se l'ora di religione è facoltativa e può essere scelta liberamente dallo studente non può diventare obbligatoria, perché imposta, l'ora alternativa. Ma il Consiglio di Stato ha espresso parere diverso riaffermando, nella sostanza, l'obbligatorietà dell'insegnamento della religione cattolica e di conseguenza anche dell'ora alternativa. Su questa controversia pendono davanti alla magistratura italiana altri ricorsi. E spetterà al Parlamento, poi, dire l'ultima parola.

Quanto alla riforma della scuola media superiore, Galloni ha detto che essa richiede il concorso di tutte le forze politiche e non di «una parte» di esse, vale a dire solo quelle del pentapartito.

# Deciso l'impopolare provvedimento antitraffico. Contrari i sindacati, Pci, Pri e verdi Roma, sì alle targhe alterne a Natale

Targhe alterne fino al 23 dicembre a Roma. Il sindaco Pietro Giubilo emergerà nei prossimi giorni l'ordinanza che istituisce il «pari o dispari» in gran parte del centro storico della capitale. Contro il provvedimento, che già un mese fa era stato accantonato per l'opposizione di gran parte della città, si sono pronunciati i repubblicani, che fanno parte della maggioranza, i comunisti, i verdi, i sindacati.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Feste di Natale a targhe alterne nella capitale. Lo ha deciso ieri, non senza contrasti, la giunta di pentapartito che governa il Campidoglio, riesumando l'ordinanza bocciata (ma il sindaco Pietro Giubilo preferisce definirla «congelata») un mese fa di fronte all'opposizione di gran parte delle forze politiche e della città.

Come sarà il Natale «pari o dispari» dei romani, per la verità, non è ancora dato sapere con precisione. Il provvedimento, affidato a un'ordinanza che il sindaco si è impegnato a emanare entro la fine della settimana, resterà in vigore per pochissimi giorni, dal 13 (ma si parla anche del 16 o addirittura del 18) al 23 dicembre, e sarà applicato solo nel centro storico compreso all'interno delle Mura Aureliane, con l'eccezione della stazione Termini. Nulla è ancora stato deciso per quanto riguarda gli orari. L'ordinanza «congelata», comunque, prevedeva un orario «spaziato», dalle 7 alle 12 e dalle 15 alle 19.

I provvedimenti per Natale, per scongiurare quello che lo stesso sindaco Giubilo ha definito «il pericolo dell'emergenza» nell'«emergenza» sul fronte del traffico, sono praticamente tutti qui. L'unica alleanza impegnata in questo settore è quella tra il sindaco socialista Luigi Celestino Angrisani, a rafforzare la vigilanza nelle strade impiegando tutto il personale impiegabile. Il che vuol dire - secondo l'assessore - che si dovrà «diminuire in modo sostanzioso» il numero

di vigili utilizzati per altri servizi e fare massiccio ricorso agli straordinari. «Per molti - ha detto - significherà fare turni doppi o quasi».

E proprio sul fronte dei controlli, del resto, che le targhe alterne rischiano di naufragare fin dal primo giorno. I varchi da controllare saranno ben 52, contro i 26, già oggi difficilmente governabili, dell'attuale «fascia blu». Se a questo si aggiunge che la multa per i trasgressori sarà di sole 12.000 lire, e che a Roma quasi metà dei verbali non viene notificata in tempo, è facile prevedere che il «pari o dispari» non potrà avere molto successo. Anche perché nulla è stato fatto per potenziare i trasporti pubblici.

Gli oppositori delle targhe alterne, anzi, sono convinti che il provvedimento finirà per far definitivamente impazzire il già caotico traffico romano, che in questi giorni, come ogni anno in dicembre, è pericolosamente vicino alla paralisi. «È una normativa improvvisata e inutile - ha dichiarato l'assessore alla Sanità, il repubblicano Mario De Bartolo, che insieme al suo collega di partito Saverio Colura, assessore anziano, si è opposto al «pari o dispari» - i repubblicani rivolgeranno un appello ai cittadini per contestare un provvedimento che tra l'altro non facilita certo i rapporti all'interno della maggioranza».

Contro le targhe alterne si sono subito pronunciati Cgil, Cisl e Uil, il sindacato Funzione pubblica Cgil, la Lista Verde, il Coordinamento antitraffico.



## Firenze Per le feste più estesa la «zona blu»

FIRENZE. La città d'arte veterana delle limitazioni di traffico si sta attrezzando per fronteggiare l'ingorgo natalizio. Dopo la introduzione della zona a traffico limitato nell'intero centro storico Firenze farà un nuovo, importante passo avanti nella battaglia ambientale: dal 10 al 30 dicembre la zona più prestigiosa della città, il quadrilatero romano, diventerà pedonale. Il perimetro è quello disegnato dal lungarno, da via Tornabuoni, piazza Duomo, via del Proconsolo, e in esse sono contenuti i monumenti e i richiami culturali e commerciali più famosi della città. Il provvedi-

mento deciso dalla giunta comunale su proposta dell'assessore al traffico Graziano Cioni è a termine, riguarda solo le ore pomeridiane (dalle 15.30 alle 20) e servirà a proteggere i fiorentini e i commercianti dalla ressa e dalla bolgia automobilistica in cui minaccia di trasformarsi la città nei giorni delle feste.

Firenze non è al primo esperimento. Già da mesi l'amministrazione sta seguendo una linea progettuale rivolta a scoraggiare l'uso del mezzo privato per gli spostamenti in città o addirittura per l'attraversamento del centro. A Firenze si registra il più alto rapporto tra numero di cittadini e numero di automobili, e

le Usl non hanno mancato di denunciare livelli intollerabili di inquinamento atmosferico e acustico.

La decisione di istituire la grande isola pedonale è stata accolta dalle categorie economiche, preventivamente consultate, con grande compattezza. Nessuno, nemmeno la potente corporazione dei commercianti del centro storico, se la sente di negare le necessità di intervenire per evitare il black-out delle comunicazioni e della mobilità. Eserciti e artigiani hanno chiesto qualche correttivo e qualche garanzia, e sono stati acccontentati. La città ha subito gradito questo «regalo di Natale».

## Milano: sconti e viaggi gratis, persino baby-bus

ROBERTO CAROLLO

MILANO. «Facciamo respirare Milano»: una sfida del Comune all'automobile, una scommessa per scongiurare l'ennesimo trionfo dell'ingorgo natalizio. Se in passato ci si limitava a fare appello ai milanesi perché lasciassero l'auto a casa, quest'anno si fa sul serio. Blocchi mobili dei vigili, multe senza pietà, divieto d'accesso per i Tir nel fine settimana più rovente, sconti per chi usa i mezzi pubblici: questo il «pacchetto» che la giunta rosso-verde offre alla città contro il pericolo della paralisi, dell'impazzimento collettivo che ogni anno si consuma sull'altare degli acquisti: ingorghi, zaffate di biondo di azzurro, decibel alle stelle, nervi a fior di pelle, mezzi pubblici paralizzati nella morsa del traffico a quattro ruote con la gente piena di borse e pacchetti a sacramento contro la civiltà dei consumi dopo essersi appena bevuta la tredicesima nei negozi del centro.

«Non si può continuare a pagare prezzi economici e danni alla salute così alti», dice l'assessore comunista Augusto Castagna, soprannominato «Komintern del traffico» dalla potente lobby dei commercianti per avere avuto l'ordine, alcuni mesi or sono, di chiudere il centro alle auto private fino alle sei del pomeriggio. «Io non sono un nemico dell'automobile, i veri nemici sono quelli che non vogliono cambiare nulla». Ecco allora, insieme al pugno di ferro per gli irriducibili della sosta selvaggia, una serie di agevolazioni per gli affezionati del trasporto pubblico nelle cinque giornate a rischio, 10, 11, 17, 18 e 24 dicembre: chi verrà a Milano dalla provincia in pullman o in treno, potrà viaggiare tutto il giorno su tram, bus e metropolitana con lo stesso biglietto, parcheggio gratuito nelle due domeniche prenatalizie per chi lascia l'auto in periferia, biglietto giornaliero a 1500 lire in offerta nelle rivendite Atm e servizio gratuito per gli under 14, baby bus con tanto di animatori per i più piccoli, concerti jazz in cinque stazioni del metrò. C'è persino un servizio di nursery, sponsorizzato dalla Hill and Knowlton. Funzionerà nel centro storico, in via Canonica, in corso Buenos Aires e in altri punti strategici dello shopping: hostess referenzialissime si prenderanno cura dei bambini fra i 3 e i 10 anni durante l'apertura pomeridiana del negozio, fra le 15,30 e le 19,30. Per un'ora mamme e papà potranno allegramente dare l'assalto a boutique e grandi magazzini.

Chi invece non vorrà rinunciare alla macchina sappia che potrà restare intrappolato in qualunque momento: mille vigili pattuglieranno la città, pronti, al primo rallentamento, a elevare le transenne non facendo più entrare nessuno. «Non solo - avverte l'assessore - i vigili saranno collegati con la periferia, e se sarà necessario bloccheranno le auto ancora prima, lungo gli assi di penetrazione in città». Insomma non sarà un'oasi, il rito consumista ha comunque i suoi prezzi e le sue assurdità, ma si spera almeno in uno shopping dal volto umano.

## Primo sì a larga maggioranza della Regione Firenze ridisegna i suoi confini Parte il piano Fiat-Fondiarìa

Il consiglio regionale toscano ha espresso un sì alla variante al Piano regolatore a nord-ovest di Firenze. Hanno votato a favore la maggioranza Pci-Psi-Psdi, la Dc e il Pri. Una operazione urbanistica di grande portata che riguarda 32 ettari dell'area Fiat nel quartiere di Novoli e 186 ettari della Fondiaria Assicurazione nella piana tra Firenze e Sesto. Obiettivo: il riequilibrio tra centro storico e periferia.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
RENZO CASSIGOLI

## «Mi accusa la camorra» Sospesa la direttrice del carcere di Avellino

AVELLINO. La direttrice del carcere di massima sicurezza di Bellizzi Iripino è stata sospesa dall'incarico. Gloria Bevilacqua ha ricevuto una comunicazione giudiziarla dal tribunale di Avellino per l'ipotesi di reato di interesse privato in atti d'ufficio. Negli ambienti giudiziari e del carcere viene mantenuto il più stretto riserbo sulla vicenda che sarebbe nata in seguito alla denuncia di presunte irregolarità da parte di un ex agente di custodia. Per accertarle ieri è arrivato ad Avellino l'ispettore generale distrettuale del ministero di Grazia e giustizia, Ugo Pastena.

La notizia del provvedimento

di biare il volto di Firenze, non solo per la dimensione fisica dei due progetti (che prevedono tra l'altro un parco di mille ettari integrato in un sistema di verde che dalle colline scende all'Arno e alle Casceine), o per i grandi nomi dell'urbanistica italiana e mondiale che vi lavorano (da Halprin, a Zevi, da Maldonado a Natalini, per citarne alcuni), ma soprattutto per la filosofia che sostiene l'operazione fondata su un decentramento di una serie di infrastrutture: Palazzo di giustizia, zone espositive, area universitaria.

L'idea di una nuova città è alla base dell'intervento, parte integrante del nuovo Piano regolatore. L'idea forza del Piano, a cui ha lavorato il Pci fiorentino, è di una città nella quale il centro, restituito alla vocazione di produttore di cultura umanistica e scientifica, trova un rapporto con la periferia. Verrà così aumentata la diffusione di funzioni e di servizi sul territorio, in un quadro di dimensione metropolitana. Qui si giocano le carte delle grandi infrastrutture viarie e ferroviarie, delle strutture espositive e aeroportuali.

Qui è lo scontro fra il vecchio e il nuovo, fra la conservazione e la tutela di una città che, come sostiene l'architetto Giovanni Michelucci, «per vivere deve essere costantemente rinnovata secondo i bisogni dell'uomo». Una città che per il sindaco Massimo Bogliaccino «deve essere capace di vivere il suo tempo». E allora il controllo non può essere solo sulla qualità architettonica degli interventi ma sulla fedeltà alle scelte urbanistiche, al ruolo di Firenze nell'area e in Toscana. «Il polcentrismo di quest'area non può significare lo sviluppo incontrollato di tanti centri. Il sommaro di tutte le localistiche», ha detto il presidente della Regione Gianfranco Bartolini, avvertendo che «o si progredisce tutti assieme o insieme regrediremo».

Eugenio Garin, in un recente scritto, si «augura che i grandi progetti aiutino a risolvere anche i troppi problemi insoluti di ieri», inviando a meditare su come la sfida di 25 anni fa (quella del dopolunione) che poteva essere vinta, sia stata una sfida perduta. Firenze ora si trova di fronte ad una nuova sfida che può proiettarla nel Duemila.

## Laurea ad honorem a De Mita Tenne «lezioni» 2 anni fa all'università di Pescara

PESCARA. Il consiglio della facoltà di economia e commercio dell'università «D'Annunzio», che ha sede a Pescara, ieri sera ha approvato all'unanimità la proposta del prof. Salvatore Hernandez, ordinario di diritto del lavoro, per l'attribuzione al presidente del Consiglio dei ministri Ciriaco De Mita della «laurea honoris causa».

La decisione è stata presa dopo tre ore di dibattito nell'ambito del consiglio di facoltà, preside della facoltà, prof. Mario Giaccio, si è riservato di garantire all'università un po' di «protezione», dato che lo stesso governo aveva bocciato il piano di sviluppo dell'ateneo

**UNA BATTERIA  
ESAUSTA  
CI CARICA DI  
RESPONSABILITÀ.**

**RESPONSABILITÀ ECOLOGICA**  
Le batterie per auto disperse sul territorio sono migliaia di tonnellate ogni anno. L'acido e il piombo contenuto vanno ad inquinare terreni, acque, e possono entrare pericolosamente nel ciclo biologico. Una raccolta e uno smaltimento completo delle batterie, anche di quelle ora disperse, è un altro passo verso un ambiente pulito.

**RESPONSABILITÀ ECONOMICA**  
La dispersione di batterie significa anche perdita di risorse. Perdere il piombo, materia prima indispensabile per l'economia, costringe l'industria ad importare una maggiore quota di minerali e di energia. Infatti produrre piombo da minerale richiede più energia che riciclare batterie. Recuperare ambiente è anche recuperare risorse al Paese.

**LA SOLUZIONE.** Il Consorzio Batterie Esauste, costituito tra le principali industrie nazionali di riciclo del piombo, si è fatto carico di tali responsabilità e si è posto l'obiettivo di razionalizzare il sistema di raccolta, mediante un coordinamento dei numerosi operatori coinvolti nel ciclo di recupero e mediante l'utilizzo di attrezzature idonee per lo stoccaggio e il trasporto. Il Consorzio è attualmente costituito da: NLOVA SAMIM (del Gruppo ENI), PIOMBIFERA BRESCIANA (del Gruppo COE e CLERICI), SARPI METALLI e PIOMBO LEGHE.

**CONSORZIO BATTERIE ESAUSTE**  
NELL'ECOLOGIA, NELL'ECONOMIA: SALVIAMO RICCHEZZA.