



**I bambini e la tv  
L'85% dei ragazzi è infastidito dall'eccesso di spot**

**GINZIA ROMANO**

ROMA. «Non rompiamogli le favole». Con questo slogan la Coop ha presentato la proposta di legge di iniziativa popolare per vietare che i programmi destinati ai bambini vengano interrotti dagli spot pubblicitari. La campagna a difesa dei telepargoli è il frutto di un'indagine commissionata dalla Coop. L'Università di Trento ha intervistato 640 ragazzi tra i 10 e gli 11 anni di Torino, Genova, Milano, Bologna, Ravenna, Firenze, Perugia e Roma, per conoscere i loro comportamenti nei confronti dei messaggi pubblicitari, sugli spot che interrompono cartoni, animati, telefilm e quiz. E ancora, il loro rapporto con la tv e le loro preferenze nella scelta dei programmi. Accattivante l'approccio: il questionario stavolta era a fumetti. E tra i tanti dati più pregevoli su tutti: l'85% dei ragazzi è infastidito e non vuole l'inserzione pubblicitaria e la stragrande maggioranza trova gli spot noiosi e poco divertenti. Di queste ed altre indicazioni la Cooperazione di consumatori, la più grande organizzazione di distribuzione alimentare in Italia, ha tenuto conto, decidendo di lanciare la proposta di legge di iniziativa popolare per vietare che gli spot interrompano le trasmissioni destinate a bambini e ragazzi con meno di 14 anni.

I cinque articoli della legge e i risultati dell'indagine sono stati illustrati martedì mattina a Roma, nel corso di una conferenza stampa, da Ivano Barberini, presidente dell'Associazione nazionale cooperative di consumatori. All'incontro erano presenti anche il senatore Adriano Ossicini, psicoterapeuta dell'infanzia; Serena Di Carlo, psicopedagogista dell'Università di Perugia; Carlo Buzzati, sociologo dell'Università di Trento che insieme alla psicologa Barbara Ongini ha condotto la ricerca. Quest'iniziativa si inserisce nell'attività ormai plurennale

**Istituita una commissione delle Camere per accertare abusi e irregolarità commessi nel dopoterremoto**

**Il Pci l'aveva chiesta fin dall'ottobre 1987**

**Ancora nebbia sulla legge che abolisce i «commissari»**

**Indagherà il Parlamento sulla ricostruzione in Irpinia**

Dell'allegria gestione dei fondi destinati alla ricostruzione dell'Irpinia dopo il terremoto di otto anni fa, si occuperà il Parlamento. La Camera ieri ha approvato in via definitiva l'istituzione di una commissione bicamerale d'inchiesta (378 sì, un no, un astenuto). L'organismo avrà un anno di tempo. In alto mare invece la legge per porre fine alla gestione commissariale della ricostruzione a Napoli.

su quell'argomento. Pochi giorni prima De Mita era stato costretto a mettere alla porta il fido sottosegretario Senza, che si era spinto a parlare di un piano dei servizi segreti contro l'allora segretario dc. I liberali esplicitamente, e socialisti e repubblicani più velatamente, si accorsero alla richiesta comunista della commissione d'inchiesta che ieri, finalmente è stata approvata in via definitiva.

Quali saranno i compiti principali della commissione? Intanto quello di accertare l'ammontare complessivo dei finanziamenti statali e internazionali per la ricostruzione dell'Irpinia. Poi quello di stabilire se i rappresentanti dello Stato, anche nelle sue articolazioni territoriali, si siano comportati correttamente o no. La commissione potrà svolgere tutti gli accertamenti che riterrà necessari con i medesimi poteri dell'autorità giudiziaria. I testi renderanno le loro deposizioni sotto giuramento di trasparenza, dichiarando «nulli tutti gli atti com-

piuti dai vari commissari straordinari senza la necessaria copertura. Allo stesso tempo i comunisti chiedono che il finanziamento sia incanalato tutto a favore delle opere realmente relative alla ricostruzione, e non delle grandi opere infrastrutturali decise al solo scopo di foraggiare alcune imprese della zona, magari legate agli ambienti della criminalità e della camorra. La vastità degli abusi commessi in questi otto anni è stata del resto documentata da Pci e Sinistra indipendente mercoledì mattina in una conferenza stampa.

Ieri, prima che la discussione venisse aggiornata ad altra seduta, è stato approvato all'unanimità un emendamento comunista che precisa come la copertura finanziaria sia solo quella che scaturisce dopo l'avvenuta ripartizione dei fondi da parte del Cipe. È un primo parziale successo - hanno commentato Andrea Geremica e Guido Alborghetti, comunisti - ma continueremo a batterci perché le opere senza copertura siano considerate «nulle».

**L'Italia si adegua alla Cee**

**Da domani benzina super con meno piombo ma con gli stessi ottani**

ROMA. Da domani faremo il pieno di benzina con meno piombo. È il primo frutto del decreto di attuazione della direttiva Cee relativa al tenore di piombo nella benzina. Un passo, il primo e ancora piccolo, per tentare di inquinare di meno. Il decreto, emanato nel maggio dello scorso anno, ha anticipato la scadenza prevista dal documento comunitario che prevedeva, come termine di attuazione, l'ottobre del 1989 mentre fissa al primo giugno 1991 l'appuntamento per un ulteriore dimezzamento della quantità massima di piombo consentita (0,15 grammi per litro).

Da domani, comunque, i 18 milioni di automobili a benzina che circolano in Italia potranno fare il pieno nelle 34mila stazioni di servizio con un carburante che conterrà il 25% per cento in meno di piombo. Il tenore del metallo scenderà da 0,40 a 0,30 grammi per litro. Ma gli automobilisti, che amano il rombo del motore e la macchina scaltante, non devono preoccuparsi: il numero di ottani resta infatti fissato, per la «super», a 97. La minore quantità di piombo sarà compensata o dall'aggiunta di ottani realizzati in un'attività di produzione, cioè con un carburante maggiormente raffinato (è questo il metodo adottato ad esempio dalla Esso) o con l'aggiunta di un additivo, l'Mtbe (Agip e Ip).

La questione della benzina senza piombo e delle marmite catalitiche è stata ieri al centro della riunione della commissione attività produttive della Camera, che ha ascoltato il ministro Battaglia, nell'ambito della indagine conoscitiva sulla situazione energetica del paese. Il ministro, ha detto il responsabile del dicastero dell'Industria, ha formulato una proposta che si basa sull'esperienza degli altri paesi europei e sulle effettive capacità di produzione e di distribuzione della benzina senza piombo. Si tratta, ha aggiunto, di operare sul piano fiscale, diminuendo l'attuale prezzo della benzina senza piombo (la cosiddetta benzina verde) di 65 lire compensando il minor introito con un lieve aumento - 10 lire - della benzina con piombo. Per Battaglia, inoltre, in attesa delle marmite catalitiche, ci si deve uniformare, nell'impiego degli additivi, alle direttive Cee. Una cosa è certa: finora vuoi per il prezzo, vuoi perché è convinzione comune che l'uso di benzina verde va addizionato a quello delle marmite catalitiche, la vendita in Italia della benzina pulita è irrisoria. Nelle 6-7000 stazioni attrezzate, la benzina verde venduta rappresenta appena lo 0,05 del totale. Negli altri paesi europei (dove costa meno di quella con il piombo) si collocano punte del 44% (Germania), del 35% (Svizzera e Danimarca) e del 26% (Olanda). Quindi, il prezzo più ridotto, servire da incentivo.

**GUIDO DELL'AQUILA**

ROMA. L'aula di Montecitorio si è espressa a larghissima maggioranza e ha alla fine accettato quello che il Pci aveva chiesto fin dall'ottobre dell'87: una commissione parlamentare con il compito di condurre un'inchiesta sugli abusi e le irregolarità commesse alle migliaia di miliardi elargiti dallo Stato per la ricostruzione dell'Irpinia terremoto. Un argomento spinoso, soprattutto per le polemiche che hanno accompagnato il nome dello stesso presidente del Consiglio. L'«Unità» fu tra i pochissimi giornali che ripresero le indiscrezioni contenute in un'interrogazione radicale e che riguardavano la pre-

senza del capo del governo e dei suoi familiari tra i proprietari di quote azionarie della Banca Popolare dell'Irpinia, sportello privilegiato nell'erogazione dei fondi statali, nel quale confluì a suo tempo la gran parte dei finanziamenti per la ricostruzione. De Mita fu chiamato a rispondere in Parlamento e lo fece contestando ogni addebito di interesse personale nell'operazione, e parlando anzi di un complotto ordito ai suoi danni. Ma non poté negare l'enorme mole di risorse elargite dallo Stato. Fu in quella occasione, comunque, che cominciarono ad affiorare i primi imbarazzi della maggioranza

**Contestatissima la proposta del sindaco Paolo Pillitteri**

**Vorrebbe imporre un ticket alle vetture dei pendolari**

**Auto a Milano? Paghino il pedaggio**

Firenze istituisce un ticket di 6500 lire per entrare nel centro storico? Milano rilancia, per bocca del suo sindaco, il socialista Paolo Pillitteri: «Noi faremo pagare un pedaggio per varcare i confini della città». Milano è presa d'assalto: ogni giorno da oltre 400mila automobili che si agguingono, in un groviglio soffocante, a quelle dei cittadini residenti.



Paolo Pillitteri

non ci sono alternative. La condizione prioritaria è che si creino prima tutte le condizioni per arrivare a Milano, con i mezzi del trasporto pubblico e perché l'auto sia usata solo per assoluta necessità. L'assessore verde Cinzia Barone è decisamente perplessa anche perché sin giunta non se ne è mai discusso. «Così - dichiara seccamente - si capisce ben poco. Torniamo ai caselli del dazio? Quanto si fa pagare e chi controlla centinaia di migliaia di auto se a malapena riusciamo a proteggere il centro storico? E poi, se il pedaggio è basso non serve a disincentivare l'uso dell'auto, se è molto salato rischia di essere discriminatoria. Piuttosto si renda più appetibile il trasporto pubblico. E non condonare neppure il principio che pagando si acquista il diritto ad inquinare».

Ancora più drastico il giudizio della Lega ambiente. Per Roberto Della Rovere «sembra di essere tornati alle gabelle per le chiatte sui Navigli. Una proposta estemporanea, non un intervento serio sul traffico». «Di pensare più o meno fantasiose - commenta Carlo

Ghezzi, segretario della Camera del lavoro - se ne sentono tante. Peccato che il sindaco non se la prenda con il governo che fa mancare i finanziamenti per il passante ferroviario. Un intervento strutturale decisivo che da solo potrebbe drenare fuori città 100mila auto al giorno».

Da Roberto Cappellini, segretario cittadino del Pci, arriva una bordata al sindaco per il suo «senso annuncio ad effetto senza una discussione preliminare nella maggioranza», che rischia di «far dimenticare le scelte strategiche per l'emergenza traffico, imperniate sul potenziamento del mezzo pubblico, e di scaricare i costi sui cittadini dell'hinterland che non hanno colpa se la città si è sviluppata in modo monocentrico». Il pedaggio, insomma, «non rinvolve i motivi di fondo di un assalto tanto massiccio, rischia di colpire in modo iniquo i più deboli».

Dal fronte dell'opposizione, plaudono i liberali mentre al segretario cittadino della Dc, Gaetano Morazzoni, non pare vero di liquidare così l'uscita di Pillitteri: «Un nonsenso, un annuncio velleitario».

**ALESSANDRA LOMBARDI**

MILANO. L'annuncio di Pillitteri è piombato sulla città come un fulmine a ciel sereno. Del «progetto» annunciato dal sindaco, che potrebbe addirittura diventare operativo il prossimo anno, è la prima volta che si sente parlare anche se il dibattito sulle misure antitraffico - nella città che ha limitato alle auto la fetta di centro storico più ampia d'Europa (e che ha vissuto quest'inverno l'incubo dell'allarme da inquinamento) - è ribollente. Il blitz di Pillitteri ha preso tutti in contropiede, suscitando un'ondata di perplessità e di critiche. Anche fra i colleghi della giunta rosso-verde più direttamente coinvolti (come l'assessore al traffico Augusto Castagna e quello all'ecologia, Cinzia Ba-

rone) che «sembrano avere appreso dai giornali i contorni, peraltro piuttosto indecifrabili, dell'operazione «porte chiuse».

La «ricetta» Pillitteri prevede l'instaurazione del pedaggio, sotto forma di abbonamento, di un pedaggio per entrare in città dalla periferia, sul modello delle autostrade svizzere che applicano un bollino sul parabrezza dell'auto o di città come Singapore (dove il ticket è stato introdotto solo per accedere al centro). Come riscuotere la «gabella», come controllare le auto entrate da centinaia di vie con i pochi vigili in forze a Milano? Sono particolari, dice Pillitteri, ancora da definire, ma non si può escludere. È vero che entrano troppe auto, ma perché spesso

**Corte dei conti**

**Migliora la raccolta dei rifiuti ma non lo smaltimento**

ROMA. Va meglio la raccolta dei rifiuti, sia urbani sia industriali, ma «permane in tutta la sua gravità il problema dello smaltimento finale con la necessità di trovare aree ad hoc. Lo ha detto la Corte dei conti in una sua relazione sulle cose fatte e da fare nel campo dei rifiuti. Se sembra avviata la questione della raccolta, particolarmente nelle regioni del Centro Nord, rimane tutta da affrontare quella di come smaltire l'enorme quantità di scorie che produciamo giornalmente. La Corte dei conti non fa che confermare quanto già denunciato da ambientalisti e amministratori comunali e regionali. E basterà aggiungere che non si conosce nemmeno il numero delle discariche che ricoprono il nostro paese.

La Corte dei conti rileva che molti sono stati gli interventi dello Stato nel settore am-

**Braccio di ferro Regione Emilia-governo per lo «stoccaggio»**

**Karin B., Guerzoni intima a Lattanzio**

**«Niente soldi? Si riprenda i veleni»**

Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Luciano Guerzoni, sta per bloccare lo «stoccaggio» in Emilia-Romagna dei rifiuti della Karin B. L'ultima parte del carico che ancora si trova a bordo della nave potrà raggiungere gli impianti di «stoccaggio» di Modena, Parma, Ferrara e Piacenza solo quando il governo finanzia il risanamento di alcune discariche abusive dell'Emilia-Romagna.

**DALLA NOSTRA REDAZIONE**

**ONIDE DONATI**

BOLOGNA. Improvviso «stop» nella storia infinita della nave dei veleni. L'Emilia-Romagna, stanca di aspettare i soldi che le dovevano arrivare come contropartita alla soluzione del problema dei rifiuti della Karin B., ieri ha avvisato il governo che le porte dei suoi impianti di stoccaggio si apriranno solo per fare entrare i vagoni del treno già pronto nella stazione di Livorno (il penultimo, secondo i programmi dei tecnici). Dopodiché le restanti 200-250 tonnellate dei rifiuti tossico-nocivi che si trovano ancora a bordo della nave, verranno «congelate» fino a nuovo ordine.

Non solo. Luciano Guerzoni, presidente della Regione, facendo ricorso ai suoi poteri di commissario straordinario «ad acta», ha anche sospeso le operazioni che riguardano la «pulizia» della discarica di Port Koko, in Nigeria. (La terra inquinata dai rifiuti riportati in Italia dalla Karin B. dovrebbe

essere raschiata, caricata su una nave, sbarcata nel porto di Ravenna e smaltita in un impianto dell'Emilia-Romagna).

L'impegno della Regione e degli enti locali è stato deciso ieri sera nel corso di una riunione di amministratori che si sono sentiti letteralmente presi in giro dall'ultima iniziativa del ministro della Protezione civile. Lattanzio ha infatti inviato un telegramma col quale conferma che, in effetti, c'è qualche problema per concedere i finanziamenti a favore dell'Emilia-Romagna (si tratta di 10 miliardi e mezzo pagati più di 6 mesi fa) ma invita ugualmente Guerzoni a concludere l'operazione Karin B. Insomma, dopo il «bidone» anche lo sberleffo.

Eppure solo mercoledì a Roma i ministri dell'Ambiente Ruffolo e dei Rapporti con le regioni, Maccanico, avevano

assicurato Guerzoni che per i soldi era solo questione di tempo, che gli intralci erano unicamente burocratici. Perché adesso il voltafaccia di Lattanzio il quale pure può contare su un bilancio di ben 100 miliardi destinati alla «gestione» delle varie navi dei rifiuti, che sono giunte o giungeranno nei prossimi mesi in Italia? Guerzoni insinua che sia in atto l'ennesimo braccio di ferro tra ministri, che adesso divo Ambiente e Protezione civile. «Forse - dice - Lattanzio teme che 100 miliardi non gli basteranno e coglie l'occasione per chiedere altri soldi. Ma sa anche che se i fondi a sua disposizione fossero insufficienti il problema poi riguarderebbe la presidenza del Consiglio». Comunque, adesso, non c'è alcuna ragione per negare ciò che spetta all'Emilia-Romagna.

La protesta di Guerzoni e

degli altri amministratori qualche effetto deve averlo già prodotto. Questa mattina, infatti, Lattanzio, Ruffolo e Maccanico si incontreranno in un «miniverbo», presso la presidenza del Consiglio che, per l'ennesima volta, affronterà il problema aperto dall'Emilia-Romagna. I tre ministri, probabilmente, affronteranno anche altre «grane» sempre relative alle navi dei veleni. Fino ad oggi l'operazione «rientro rifiuti» ha funzionato solo per la Karin B. Per il resto la Deep Sea Carrier (l'altra nave col carico di Port Koko) è ferma da mesi in rada nelle acque di Augusta e non è ancora chiaro se e quando potrà attraccare a Taranto. La Jolly Rosso, con i rifiuti «ripescati» in Libano, è invece nel porto di La Spezia con il carico in condizioni più che precarie mentre in Veneto, la regione che dovrebbe riceverlo, non si sa come e dove smaltire i rifiuti.

**l'Unità**

**COMUNICA:**

Le Regioni, le Province, i Comuni, i Consorzi, le Aziende Municipalizzate e le Unità Sanitarie Locali interessate alla pubblicazione immediata dei rispettivi bilanci possono usufruire dell'apposito FAX l'Unità

Ufficio Pubblicità tel. 06/40490464

**l'Unità**

Direzione pubblicità

VIA DEI TAURINI 19

00186 ROMA



**LA STORIA**

**NEL CASSETTO**

**Documento-fiaba sulla realtà dell'apartheid**

La mostra è particolarmente diretta ai giovani, agli alunni delle scuole elementari e delle medie inferiori: gli obiettivi della mostra sono:

- formare il principio dell'uguaglianza delle possibilità per tutti gli esseri umani, senza distinzioni di razza, fede politica e religiosa;
- rendere più consapevoli i ragazzi di quelli che sono i diritti ed i doveri di ogni cittadino e dell'importanza del concetto di uguaglianza dei diritti civili in una società moderna;
- stimolare i ragazzi alla partecipazione cosciente nella realizzazione di un ordine internazionale più giusto in cui i popoli abbiano i medesimi diritti indipendentemente dalle idee e dalle diverse culture di cui sono portatori;
- lavorare per la pace, stimolando il senso della solidarietà e della cooperazione nazionale ed internazionale;
- fornire spunti di riflessione utili per un approfondimento nel programma scolastico che prevede studi di storia, di geografia e di problemi sociali;
- fornire al personale insegnante strumenti nuovi e originali di comunicazione su nuove tematiche attinenti all'importante rapporto scuola/società.

per richiedere la mostra rivolgersi a:

**CESVI Cooperazione e Sviluppo**

Via Pignolo, 50 - 24100 BERGAMO

Telefono 035/243990