

Acna
Il 3 maggio
le decisioni
operative

ROMA. Forse è a una svolta il conflitto che oppone le popolazioni della Val Bormida all'Acna di Cengio. Il ministro all'Ambiente, Giorgio Ruffolo, ha annunciato ieri che il prossimo 3 maggio si riunirà la commissione mista Stato-Regioni per il risanamento della Val Bormida per assumere decisioni operative sull'azienda. Domani il nucleo operativo ecologico consegnerà al ministro un rapporto sulle cause tecniche del versamento nel fiume Bormida dei residui di lavorazione dell'azienda di Cengio e sulle misure prese dai dirigenti dell'Acna. Ruffolo ha poi informato che subito dopo l'incidente sul posto sono stati inviati sulla base della direttiva Seveso della Cee, tecnici dei ministeri dell'Ambiente e della Sanità.

Intanto le lacerazioni fra gli ambientalisti e i fautori dell'apertura ad oltranza dell'Acna continuano a salire. Dopo gli episodi di teppismo dei giorni scorsi ieri si è evitato lo scontro fisico grazie all'intervento di alcuni sindacalisti di Cgil, Cisl e Uil. Nel pomeriggio, durante un'assemblea all'interno dello stabilimento, convocata dal consiglio di fabbrica per decidere cosa fare (da cinque giorni fuori dei cancelli sono attendati i membri dell'Associazione per la rinascita della Val Bormida) si è sfiorata la rissa tra gli ambientalisti e un gruppo di operai e di cittadini di Cengio. Il sindaco della cittadina, Sergio Garba, davanti al presidente di Savona, Nicola Rasco, ha ridimensionato la proposta avanzata domenica scorsa per l'intervento dell'esercito come risolutore della situazione. Infine, il Pci di Savona ha preso le distanze dalle dichiarazioni di Fabio Mussi, della segreteria nazionale, che chiedeva la chiusura dell'Acna.



Un meccanico impegnato nel montaggio delle cinture di sicurezza

Da domani tutti i bambini fino a 4 anni viaggeranno sui seggiolini
Cinture, giovedì l'ora «X»

Ieri ultimo giorno utile per montare le cinture di sicurezza sulle auto. Da giovedì, infatti, tutti allacciati sui posti anteriori sia che si viaggi in città che fuori. Palazzo Chigi ha diffuso un comunicato nel quale si precisano le scadenze della legge e le nuove sanzioni per i trasgressori. Da domani, infine, i bambini fino a quattro anni dovranno viaggiare sui seggiolini.

LILIANA ROSI

ROMA. Due eventi imminente obbligo di allacciarsi le cinture e il fatidico rientro dal ponte della Libertazione. Ieri, infatti era l'ultimo giorno utile per far montare le cinture sulle auto (immatricolate dopo il primo gennaio 1978) che ne fossero prive, dal momento che la legge stabilisce che domani dovranno essere installate, mentre giovedì andranno allacciate. In più, i bambini al di sotto dei quattro anni, da domani, potranno viaggiare in auto solo se «imprigionati» negli appositi seggiolini. Da stamane invece, è iniziato il rientro di tutti quelli che hanno approfittato dei quattro giorni di festa legati al 25 aprile per andarsene in vacanza.

Ieri, intanto, i ministri dell'Interno, della Sanità, dei Lavori pubblici e dei Trasporti si

sono riuniti presso la presidenza del Consiglio dei ministri e, in previsione dell'imminente entrata in vigore della legge, hanno emesso un comunicato nel quale si precisano i punti essenziali della nuova disciplina e si definiscono le nuove sanzioni a carico degli inadempienti. Vediamole:

- dal 27/4/89 gli occupanti dei posti anteriori dei veicoli a motore della categoria «M1» immatricolati dal 1° gennaio 1978 in poi debbono utilizzare le cinture di sicurezza;
- i veicoli della categoria «M1» sono: le autovetture sino a 9 posti, gli autoveicoli per il trasporto promiscuo, le autocaravan fino a 3,5 tonnellate ad eccezione di quelle che derivano da autocarri, i motoveicoli a tre ruote, simmetrici superiori alla tonnellata;
- i bambini minori di 4 anni debbono essere assicurati con sistemi di ritenuta (seggiolini o fascia di ritenuta) sia nei sedili posteriori che anteriori. I bambini da 4 a 12 anni dovranno viaggiare sui sedili posteriori senza obbligo di dispositivi di ritenuta (per i bambini da 4 a 10 anni l'obbligo scatterà il 26 ottobre prossimo n.d.r.);
- sono esentati dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza: polizia e polizia municipale durante il servizio, vigili del fuoco e ambulanze negli interventi di emergenza, il personale delle Poste durante il prelievo e la distribuzione della posta, i tassisti, persone sopra cm.190 e sotto cm.150 d'altezza (la fede del documento di riconoscimento), persone affette da

patologie particolari che costituiscano impedimento all'uso delle cinture (sulla base di un certificato medico), le donne in gravidanza (sulla base del certificato medico che comprovò condizioni di rischio particolari);

- i bambini fino a 10 anni a bordo di taxi purché viaggino sui sedili posteriori e siano accompagnati da una persona di almeno 16 anni.

Per quanto riguarda le sanzioni il comunicato di palazzo Chigi precisa:

- 1) fino al 31/5/1989 nei centri abitati: 12.000 lire (entro 15 giorni dalla contestazione) se conducente, 6.000 se passeggero; 25.000 lire dal 1° al 30° giorno. Fuori dai centri abitati: 50.000 lire (dal 1° al 60° giorno).
- 2) Dal 1°/6/1989 nei centri abitati 12.500 lire (entro 60

giorni); fuori dai centri abitati 25.000 lire (entro 60 giorni).

«In virtù delle nuove disposizioni - precisa il comunicato di palazzo Chigi - e per effetto della intervenuta depenalizzazione degli illeciti va precisato che saranno chiamati a rispondere delle violazioni: il conducente e il proprietario (se persona diversa dal conducente) a titolo solidale, per la mancata installazione; il conducente ed il passeggero, per la mancata utilizzazione».

Infine, cattive notizie per i ritardatari. I negozi di autoriparazioni e i meccanici più attrezzati sono ormai all'esaurimento delle scorte. Per chi ancora non si fosse equipaggiato si apre l'incerto mercato nero nel quale, però, i prezzi sono abbondantemente lievitati e manca la sicurezza della qualità del prodotto.

Nuovo esodo tormentato
Dal 27 per aerei e treni
ondata di scioperi

ROMA. Dopo il 25 aprile, esodo tormentato anche per il 1° maggio. Domani sera alle 19 terminano gli scioperi dei piloti Appli. Ma nuovi scioperi sono previsti per il 27 aprile: dalle 13 alle 20 fermi i controllori di volo della Lica e dalle 21 sempre di giovedì 27 i treni bloccati per 24 ore dallo sciopero dei sindacati confederali e di quello autonomo Fisasal contro i tagli e la riforma ferroviaria. Questo fenomeno dei treni che verranno soppressi il 27-Ventimiglia-Milano (19.57); Torino-Bari (19.54); Torino-Reggio Calabria (20.48); Roma-Termini-Genova-Brignole (19.50); Roma-Termini-Milano (19); Roma-Termini-Parigi (19.10); Roma-Termini-Bologna (20); Roma-Termini-Domodossola (20.45); Roma-Termini-Palermo (19.50); Roma-Termini-Siracusa (20.50); Roma-Termini-Pescara (20.30); Milano-Lecce (19.41); Milano-

Ventimiglia (20.05); Milano-Taranto (20.46); Milano-Roma (19); Milano-Palermo (16); Venezia-Parigi (18.55); Venezia-Milano (20.10); Venezia-Ventimiglia (20.45); Venezia-Vienna (20.35); Venezia-Siracusa (19.56); Trieste-Domodossola (19.53); Firenze-Parigi (19); Lecce-Milano (20.05); Lecce-Roma (20.21); Reggio Calabria-Milano (19.33); Reggio Calabria-Venezia (19.43); Siracusa-Roma (20.30); Siracusa-Roma (20.55); Siracusa-Venezia (14.08); Siracusa-Milano (19.55); Palermo-Roma (19.05); Palermo (20.40); Palermo-Venezia (13.55); Palermo-Milano (19.45); Pescara-Roma (20.10); Napoli-Chiasso (19); Napoli-Torino (20.45); Napoli-Udine (20.52); Reggio Calabria-Milano (18.15); Bari-Milano (19.45);

Aerei «a rischio» in Europa. E l'estero minaccia di abbandonare l'Italia causa scioperi

Allarme nei cieli: ingorgati e insicuri

Cieli ingorgati e aerei spesso insicuri. La Iata (l'Associazione internazionale dei trasporti aerei) lancia l'allarme: soprattutto a causa dell'aumento del traffico l'estate potrebbe essere catastrofica in Germania e in Gran Bretagna. L'Italia è esentata dalla denuncia ma non è un'isola felice. Santuz: troppi scioperi e le compagnie straniere minacciano di dirottare i voli su Marsiglia. Domani vertice al ministero.

PAOLA SACCHI

ROMA. Troppi aerei. E spesso inaffidabili. Cieli che richiama la paralisi da ingorgo. E case aeronautiche che non sempre sono un capolavoro di sicurezza. L'allarme viene dalla Iata, autorevole associazione internazionale dei trasporti aerei. Il suo direttore generale, Gunter Esser, a Gene-

me, dicevamo, anche per la sicurezza. Il direttore generale della Iata si limita a dire che «i criteri di sicurezza per le industrie aeronautiche sono ancora insufficienti in molte aree del mondo. Non aggiunge altro. Ma è quel che basta per rimettere il dito in una ferita certamente non rimarginata dal sopirsi delle polemiche sulla tragedia dell'Independent air».

È allarme, dunque, per l'Europa. Ma non ancora per l'Italia. Tempestati da una raffica di scioperi minacciati anche da un'ondata di traffico che tra breve rischia di raggiungere punte di incremento tra il 10 ed il 17%, i nostri cieli, comunque, non sono un'isola felice. Anzi più che mai il fuoco della polemica. E in vista c'è un processo di deregulation da governare oculatamente soprattutto per garantire quella sicurezza rispetto alla quale, si sa, l'Alitalia è compagnia modello. Si affacciano in questi giorni nuove sigle di più o meno fantomatiche compagnie aeree. Ieri Civiltà, l'organismo che dirige l'aviazione civile, ha difeso dallo svolgere qualsiasi attività (o di charter o di linea) la «Las», neocompagnia di linee aeree siciliane, noleggiatrice di velivoli della società «Unify Express» che ha promesso voli dalla Sicilia al Nord a prezzi stracciati. Un Milano-Dergamo anche a 99.000 lire rispetto alle 211.000 lire di Alitalia. Allettante forse per i passeggeri, assolutamente inaccettabile per Civiltà: la «Las» non ha licenza né per voli charter, né per quelli di linea; l'Unify ex-

press ha una licenza per i charter ma la attua in modo irregolare (nei suoi viaggi è previsto solo un pernotamento, quando dovrebbero essere almeno 6). Intanto, proprio ieri è arrivato l'annuncio da parte dell'Alitalia di un accordo con l'Olivetti e la S. Paolo Finance dal quale è nata la «Eurofly spa», società, con il 90% delle azioni divise tra Alitalia e Olivetti, che opererà nel settore dei voli charter. Il 60% verrà effettuato nelle tratte europee e il 40% sarà destinato alle aree africane e asiatiche.

In vista della possibilità di non avere più il monopolio italiano (ipotesi avanzata, seppur cautamente, dal ministro Santuz) l'Alitalia diversifica la sua produzione. Intanto, scioperi e ingorghi celesti

restano i due nemici numero uno da combattere. Ieri, da Ancona dove si trovava ad un convegno, il ministro dei Trasporti Santuz ha lanciato, a sua volta, un allarme: «Basta la minaccia che le compagnie straniere dirottino i loro voli su aeroporti come Marsiglia per l'incertezza che aleggia sui cieli italiani a causa degli scioperi». Domani vertice al ministero dei Trasporti. Santuz incontrerà il presidente dell'Alitalia; quello dell'azienda di assistenza al volo e il direttore di Civiltà. E gli ingorghi dei cieli? Allo studio sono progetti come l'apertura di due nuove aeroporti che i militari cederebbero al traffico civile, se non l'utilizzazione, in determinate fasce orarie, in base a precisi accordi, di altre aerovie in mano all'esercito.



Ieri ai funerali tantissimi amici e compagni. Oggi sarà tumulato a Capri
L'orazione funebre del direttore dell'Unità Massimo D'Alema

L'ultimo saluto a Ugo Baduel

ROMA. Amava soprattutto Thomas Mann e in particolare «L'elefante», che sentiva a sé vicino. E accompagnava queste letture con la musica di Beethoven, che ha segnato l'intera sua vita. Le due sonate del «Faust», che raccontano la fine di un mondo, hanno anche sottolineato l'ultimo saluto che i tanti amici e i tanti compagni e colleghi hanno voluto rendergli con affetto. Ugo Baduel ha lasciato così per sempre, con il suo inconfondibile stile, l'Unità e la città in cui ha vissuto e lavorato, prima di raggiungere Capri dove oggi sarà tumulato.

Ugo Baduel era da tempo malato, ma la sua morte ha colpito ugualmente e profondamente tutti coloro che in anni di amicizia o di lavoro avevano imparato a conoscerne la tenacia. Due mesi fa era ancora all'Unità, per una riunione di cellula prima del congresso, non per dare le dimissioni dalla carica di segretario, l'unica che avesse mai avuto - come ha ricordato

ROSANNA LAMPUGNANI

Massimo D'Alema nell'orazione funebre - ma per preparare il passaggio alla costituzione della sezione dell'informazione, struttura nuova, in cui credeva, del partito dal nuovo codice genetico, come aveva scritto nei mesi scorsi. L'immagine, il ricordo vivo di Baduel, un comunista moderno, saldamente radicato nella cultura democratica italiana ed europea, una cultura critica, aperta alla ricerca, al cambiamento, all'innovazione, questo ricordo di Baduel era presente ieri in via dei Taurini tra tutti coloro che sono arrivati per salutarlo.

Tra i primi, in mattinata, un amico che si «Repubblica» l'altro giorno ha scritto di lui cose molto belle: Alberto Jacovelli. Poi in un continuo che non si è mai fermato amici di gioventù come Franco Butoni e Giuseppe Chiarante e dirigenti del Pci: Occhetto, Mussi, Veltroni, Napolitano, i

suoi ex direttori Reichlin, Petruccioli, Macaluso. È arrivato anche un amico con una carica importante, il ministro Ruffolo e quindi Simonetta ed Eugenio Scalfari. Il consulente culturale del presidente Consiglio, Dino Basili, Maurizio e Giuliano Ferrara, Carla Ravaioli, Sergio Segre, Antonio Tatò e Gigli Tedesco, Aureliana Alberici, Goffredo Bettini. È venuto per lui ma anche per salutare Alessandra, la figlia, l'ex direttore della Banca d'Italia, Paolo Baffi, e ancora Luigi Zanda, Nanni Loy, Ugo Bilardo e Gino Giugni, Edoardo Vittoria, Carlo e Luisa Melogran, Rosanna Zerilli e Giulietta Ascoli, Ludovica Ripa di Meana e Chiara Valentini, Alessandra Ginzburg, Adele Cambria, Vittorio Sermonti, Pierre Carniti, Enzo Forcella e Livio Labor, Roberto Villietti e Nando Adornato, amico da sempre di Alessandra, Bianca Berlinguer. E poi colleghi, Valen-

tino Parlato, Giovannino Russo, Franco Ottolenghi, Furio Colombo, Antonio Gambino, Enzo Golino, Italo Moretti, Tito Corlese, Andrea Barbato, Nello Ajello, Nino Bertoloni Meli, Guido Quaranta, Riccardo Barenghi, E Roberto Villietti, vicedirettore dell'«Avanti» e Giuseppe Morello, presidente dell'Ordine dei giornalisti. Tutti intorno a Ugo, e a Laura, sua moglie, Alessandra, le sorelle Fabrizia e Gabriella, Bianchina la prima moglie. Chi non è potuto venire ha inviato un messaggio: Gino Galli e Martha Adams, Berardo Impigno, Enrico Laurenti, Cesare Luporini, Paolo Bufalini, Francesco Ghirelli, Sandro Cardulli.

Amicizia e professione e militanza politica: Baduel, ha detto D'Alema, «al male che lo consumava opponeva la sua umanità, il suo amore per gli uomini e le donne, l'amore per la vita. La sua idea della

politica era aggiornamento, critica, ricerca; esercizio di intelligenza e di creatività, come coraggio e anche rischio. Il suo coraggio della verità, il gusto per l'indagine, la comprensione della realtà nei suoi aspetti profondi e significativi hanno fatto di lui un grande giornalista». Per questo, Baduel «nelle battaglie per il nuovo corso del Pci si era subito impegnato; così come ha dato un segno importante al rinnovamento del giornale. «Vi era in lui non soltanto una concezione alta del mestiere del giornalista, ma anche la convinzione che il Pci avesse bisogno di un giornale aperto e libero, strumento di conoscenza e non di propaganda, capace di informare e insieme di educare alla laicità e allo spirito critico». «Noi - ha concluso D'Alema - il tuo giornale, i tuoi compagni, gli amici, li salutiamo. Tu parti per l'ultima volta per Capri. A noi resta la memoria, la lezione della tua intelligenza e della tua umanità».

PROMOSEDIA SA
3300 UDINE (UD) - VIA PROMOSEDIA 2/A
TEL. 0432-520702 (5 linee) 520532
TELEX 452241 PROMEDI
TELEFAX 0432-52285

PROMOSEDIA
SALONE INTERNAZIONALE DELLA SEDIA
UDINE '89
29 APRILE
2 MAGGIO