

**Laureati**  
Più lavoro  
con economia  
e ingegneria

ROMA. Sono economia e commercio ed ingegneria le facoltà universitarie con maggiori sbocchi professionali stabili, mentre, contrariamente a quanto si pensa, quello che assicura ai giovani il futuro più incerto è proprio il gruppo delle facoltà mediche. È quanto emerso da un'indagine che l'Istat ha avviato in tutto il paese, spedendo per posta un questionario a 13.514 giovani laureatisi nel 1986. Ebbene, i gruppi di laurea che presentano le percentuali più elevate di occupati stabilmente sono quello economico con il 72,8 per cento ed il gruppo di ingegneria con il 71,4 per cento. Quanto al gruppo medico, costituisce il fanalino di coda con appena il 24,8 per cento di laureati con un lavoro fisso.

Passando a quei laureati che svolgono un lavoro saltuario, l'Istat ha rilevato come le percentuali massime si riscontrino nel gruppo letterario con il 30,4 per cento, nel gruppo medico con il 22 per cento e nel gruppo scientifico con il 19,7 per cento. Ma quanto deve aspettare un neolaureato per trovare lavoro? Secondo i dati Istat non molto. Infatti il 26,5 per cento dei giovani che hanno risposto al questionario ha dovuto aspettare meno di un mese, con punte del 38,5 per cento per il gruppo di ingegneria e del 31,8 per quello giuridico, contro il 14,2 per cento del gruppo politico-sociale. Complessivamente, poi, l'88,9 per cento dei laureati che adesso lavorano, si è inserito nel mercato del lavoro entro un anno dal conseguimento della laurea. Diminuiscono sensibilmente le percentuali che si riferiscono al secondo e terzo anno di attesa del lavoro, rispettivamente 9,5 ed 1,6 per cento.

Quanto al modo di accesso al lavoro, il questionario ha messo in luce come la ricerca personale (contatti diretti con datori di lavoro o iscrizione presso agenzie di collocamento specializzate) sia servita soprattutto ai laureati del gruppo scientifico (21,2 per cento) e del gruppo medico (21,4), mentre il 14,5 per cento dei laureati del gruppo economico ed il 14,8 per cento di ingegneria vengono chiamati direttamente dalle aziende. Il 27,4 per cento dei laureati del gruppo politico-sociale ha trovato lavoro attraverso un concorso pubblico ed altrettanto ha fatto il 24,3 per cento dei laureati del gruppo giuridico. Il 9,8 per cento dei laureati dello stesso gruppo ha invece proseguito nell'attività familiare, legale o notarile, mentre il 19,8 per cento dei laureati in ingegneria ha intrapreso un lavoro autonomo.

**I camionisti italiani hanno bloccato tutti i valichi di frontiera e minacciano di occupare anche la ferrovia**  
Chiesti 30mila permessi di transito

## Tra Italia e Austria «guerra» per i Tir

Da ieri tutti i valichi commerciali fra Italia e Austria sono chiusi: il blocco deciso dagli autotrasportatori dopo il Brennero si è allargato anche a Tarvisio, Coccau, Resia, Prato Drava. Padroncini ed autisti si preparano ad una protesta molto lunga. Molti hanno lasciato i camion in autostrada e sono tornati a casa. Affiorano le prime tensioni, serpeggia la proposta di interrompere anche la ferrovia.

DAL NOSTRO INVIATO  
MICHELE BARTORI

BOLZANO. È una bella ragazza, Christine Linger. Cerca al casello un ticket da discesa, va che non sbaglia, informano sardonici i suoi colleghi. Christine, austriaca di 24 anni, è l'unica donna autista che partecipa al blocco del Brennero, sparsa in mezzo a migliaia di camionisti maschi. Guida un bilico Scania dell'Autos di Lavis, imbottigita a Vipiteno. Come sta, fra tanti uomini? «Ah, ridi, molto bene. Ci sono abituata, guido da due anni e nessuno mi ha mai disturbato. Anche

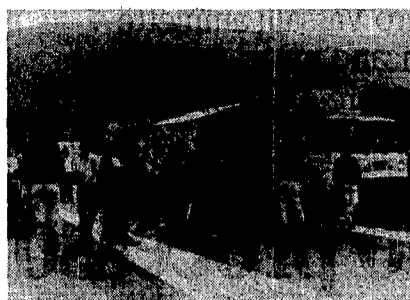
adesso, sto passando le notti nella cabina, nessun problema». Sarà anche che ha un fidanzato che la segue da presso, autista ed imbottigliato pure lui, in un altro Tir. Anche Christine è d'accordo col blocco: «È un lavoro duro, ma almeno lei, così graziosa, non riesce ad avere dalla arcigna dogana austriaca trattamenti più gentili? «Macché, quelli non fanno distinzioni. Solo qui in Italia sono sempre trattati meglio dei maschi».

Lo Scania di Christine è una formichina, vista dagli elicotteri, che forma una impressionante colonna assieme a tante altre formichine marcate Iveco, Mercedes, Saab, Renault, venti chilometri in autostrada, e poi lungo tutta la statale del Brennero. Ma ieri si sono chiusi anche tutti gli altri valichi commerciali con l'Austria: prima il Passo di Resia, con una serpentina di Tir lunga sette chilometri, poi gli importanti valichi friulani di Coccau e Tarvisio (dove, curiosamente, i primi a mettersi di traverso alle 14 sono stati due Tir austriaci), ed infine, prima a causa dell'esaurirsi dei permessi di transito, poi con un blocco aggiuntivo, anche l'ultimo spiraglio di Prato Drava.

Al terzo giorno, la tensione comincia a farsi consistente. Ci sono continui capannelli, assemblee, delegazioni che si formano, partono e ritornano senza buone notizie. Uno dei centri di riunione di autisti e «padroncini» è la tavola calda

Ridanna, alla dogana di Vipiteno. Jovan Tretreger, portavoce dei suoi colleghi, fa così il punto: «Qualche tedesco ha provato a partire, ma uno è stato malmenato, ad un altro hanno tagliato il telone, ora sono tutti fermi e buoni. Ho sentito qualcuno che comincia a parlare di intertempere anche il traffico ferroviario, sdraiandosi sui binari. Le cose rischiano di andare per le lunghe. Sono venuti i padroncini delle ditte, hanno consigliato agli autisti di tornare a casa, che tanto prima di martedì non si risolve nulla, e forse anche fino al 30».

Chi resta ha già formato turni di presenza notturni, un centinaio di autisti attorno a bivacchi improvvisati lungo le corsie e, da stesera, con una grande tenda come punto di riferimento. I più fortunati sono quelli vicini al casello o alla dogana: dopo aver dormito come tutti nelle cabine riscaldate dei Tir possono almeno lavarsi, andare al bar, telefo-



La cucina da campo allestita dalla Protezione civile per i camionisti che bloccano l'autostrada del Brennero

nare. Per il grosso fermo a metà autostrada è tutto più duro. La Croce Bianca è arrivata a Vipiteno con una cucina mobile, un camion di viveri, due furgoni che portano cibo lungo le code. «Siamo in diciotto volontari, dalle cinque del mattino a mezzanotte, riassemo un affaticato capo servizio, Reinhardt Mahlknecht, «sino ad abbiamo distribuito 3.500 pranzi e 7.000 panini, tutto a spese nostre».

Non succede altrettanto sul versante austriaco. Ieri tre camionisti italiani bloccati dalla «altra parte» lo hanno attraversato solo per poter lavarsi e bere un caffè. Parevano reduci da una spedizione sahariana. Alla dogana austriaca, hanno riferito mandando su tutte le furie un colonnello della Stradaie, «hanno chiuso anche l'erogazione dell'acqua nelle toilette». Denunce sulla rigidità transalpina si sprecano, con chiunque si parli. «Io sono fermo qui da sabato, in attesa dei permessi di transito».

Ma intanto i camion austriaci venivano fatti passare, racconta un padroncino, Carlo Sorpatale di Gravina, che due volte alla settimana va a caricare latte a Monaco per portarlo in Puglia.

Gli autotrasportatori, al Brennero, si sono dati un informale «manifesto», votato nei bar e tramite le radio ricetrasmittenti, con sei richieste irrinunciabili: più permessi di transito, naturalmente, nessun limite al traffico notturno (e più velocità), dogana austriaca «umana», nessuna conseguenza giudiziaria in Italia per il blocco, ieri hanno strappato solo l'ultimo punto, è venuto a garantirlo il pretore di Vipiteno. C'è stato anche un incontro, dentro la dogana austriaca, fra una delegazione di «padroncini» e un funzionario del ministero dei Trasporti del Tirolo: i permessi che vi diamo bastano. È la disorganizzazione italiana a disperderli, ha risposto quest'ultimo. E lo scontro continua.

**Mamma brasiliana a Napoli**  
Tenta di vedere Debora  
Poi chiede al tribunale  
di riavere la figlia

Celia Deway da Rocha, la madre naturale delle due bambine brasiliane adottate dai coniugi Aigotti di Pinerolo e Grasso di Giugliano, è arrivata a Napoli. Ha tentato di vedere Debora (ribattezzata Maria Grazia). Ma i coniugi Grasso non si sono fatti trovare a casa. In mattinata la donna di Bahia ha presentato un'istanza al tribunale dei minori, con la quale chiede la restituzione della bambina.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MARIO RICCIO

NAPOLI. È stata una giornata piena, quella di ieri, per Celia Deway da Rocha, la domestica brasiliana arrivata in Italia giorni fa, con la speranza di poter riabbracciare Debora e Debora, le due figlie regolarmente adottate dai coniugi Aigotti di Pinerolo e Grasso di Giugliano, in provincia di Napoli. Ieri mattina la donna è stata ricevuta, informalmente, dal giudice del tribunale dei minori di Napoli, Giuseppe Mancusi Barone, che all'epoca dell'adozione esaminò tutta la documentazione.

Verso mezzogiorno Celia è andata in via San Vito a Giugliano, dove vive Debora (ribattezzata Maria Grazia) con i nuovi genitori, l'agricoltore Francesco Grasso e Rita Cesarano. Un tentativo per rivedere la figlia risultò inutile, perché la famiglia Grasso, da quattro giorni, si è trasferita in un paesino della Lucania. Celia da Rocha si è trattenuta in strada con alcune donne del posto che l'hanno rassicurata sulle condizioni della bambina: «Non ti preoccupare, qui Maria Grazia sta veramente bene, non le manca niente. È sempre allegra».

Celia, accompagnata da un fotografo romano, (il quale ha creato momenti di tensione, quando, all'arrivo dei suoi colleghi napoletani, vantando una sorta di esclusività, ha cercato di impedire di riprendere l'avvenimento) si è poi recata nell'abitazione di Luigi Grasso, fratello del padre della piccola adottata. Qui sono stati attimi di viva emozione quando l'uomo ha mostrato una foto di Debora (Maria Grazia). Prima di andare via la donna, in lacrime, ha chiesto a Luigi Grasso: «Fammi almeno abbracciare i tuoi figli». La domestica brasiliana ha preannunciato, comunque, che tornerà a Giugliano la prossima settimana: «Voglio

almeno vederla la mia bambina», ha sussurrato prima di ripartire.

L'avvocato Gerardo Vitello, legale dei coniugi Grasso, ha dichiarato che la signora Deway non ha alcun diritto, oggi, di tornare la perfetta segretaria della bambina e dei suoi genitori. Ci preoccupiamo di tutelare con gli strumenti di legge il sacrosanto diritto della famiglia Grasso alla propria privacy e riservatezza. La donna è ritornata a Napoli, da dove, sembra, avrebbe poi raggiunto Cervino, un paesino in provincia di Caserta, dove vivono i familiari di Lucas Di Nuzzo, l'ex prete, da trent'anni in Brasile, che dirige un centro per la raccolta di bambini abbandonati. Celia da Rocha da due anni accusa Di Nuzzo. Lo ritiene responsabile di aver fatto da tramite fra l'istituto dove era ricoverata la figlia e i coniugi Grasso. È probabile che nei prossimi giorni la donna si recherà a Pinerolo, in Piemonte, dove c'è l'altra figlia, adottata da due professori di liceo.

In mattinata, poco dopo le nove, Celia ha varcato il portone del tribunale dei minori, dove ha chiesto ed ottenuto di parlare, per pochi minuti, con il giudice Giuseppe Mancusi Barone. Con sé aveva un cartello con su scritto in portoghese: «Per l'amor di Dio ridatemi le mie bambine». È stato un incontro informale - ha detto il magistrato - anche per dimostrare a questa signora che ha fatto un così lungo viaggio, che la giustizia italiana non ha alcuna animosità nei suoi confronti. Il giudice ha poi confermato che la pratica di adozione della bambina è del tutto in regola con la legge. Prima di lasciare il tribunale, Celia ha depositato in cancelleria una istanza con la quale chiede la restituzione della figlia «perché adottata con la falsificazione di alcuni documenti».

## E oggi Bernini incontra il collega viennese

Oggi, salvo complicazioni diplomatiche, il ministro dei Trasporti Bernini incontrerà il collega Streicher. Tenterà di strappare almeno trentamila permessi di transito in più, per quest'anno, a favore dei Tir che bloccano i valichi. Ieri il ministro degli Esteri De Michelis ha ricevuto l'ambasciatore austriaco Frolchistal, promettendo che l'Italia smisterà quote dei traffici merci dai mezzi su gomma alla strada ferrata.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Per la nostra diplomazia è stata una giornata campale. A Vienna e a Roma si sono moltiplicati col passare delle ore contatti e colloqui attraverso le ambasciate, nel tentativo di far rientrare una crisi «non facile da risolvere», come l'ha definita a Montecitorio il ministro dei Trasporti Carlo Bernini.

La settimana prossima il problema sarà affrontato in consiglio di gabinetto. Il 22 settembre Bernini e il suo col-

lega austriaco Streicher hanno in programma un incontro a Innsbruck, per l'inaugurazione di un anello stradale. Ma entrambe le scadenze erano troppo lontane nel tempo, se confrontate ai danni economici e alla tensione che il blocco dei valichi fa crescere di ora in ora. L'ambasciatore italiano a Vienna, Alessandro Quarone, ha tentato in tutti i modi di anticipare l'incontro fra i due ministri. Alla fine ci è riuscito. Bernini e il suo staff sono par-

ti a tarda sera e oggi, probabilmente, vedranno Streicher. Nell'attesa del vertice risolutore, il ministro degli Esteri Gianni De Michelis ha ricevuto ieri alla Farnesina l'ambasciatore dell'Austria a Roma, Friedrich Frolchistal. Si è discusso dei camion fermi alla frontiera, e De Michelis ha chiesto al diplomatico di intervenire sul suo governo per un incremento dei permessi di transito a beneficio dei Tir italiani. Come contropartita, c'è l'impegno a smistare, nel medio periodo, quote del nostro traffico merci dalla strada alla ferrovia, e ad accelerare il provvedimento di legge sul nuovo transito del Brennero. Frolchistal ha assicurato che interverrà, dopo un colloquio di mezz'ora con la Farnesina definisce improntato a spirito di amicizia e di buon vicinato.

In realtà, una soluzione non è affatto scontata. Italia e Au-

stria hanno stipulato nel 1960 un accordo bilaterale che fra le altre cose stabilisce un tetto per i trasporti su gomma alla frontiera. Il tetto, aggiornato nell'89, è di 230mila autorizzazioni l'anno. I relativi permessi sono disponibili ai valichi a scaglioni trimestrali. Ma gli autotrasportatori italiani hanno già pressoché esaurito la quota di quest'anno. È la situazione che ha creato il problema del 23 dicembre, quando sarà proibito ai Tir, in Austria, il transito notturno. Al momento - ha stimato Bernini dinanzi alla commissione Trasporti della Camera - già comerebbero trentamila permessi in più rispetto a quelli disponibili.

A rigor di patti, gli austriaci hanno ragione. Il blocco ai valichi non nasce da inadempimenti di Vienna, ma dall'abnorme sviluppo del nostro traffico merci su gomma e dalla debolezza dei sistemi di

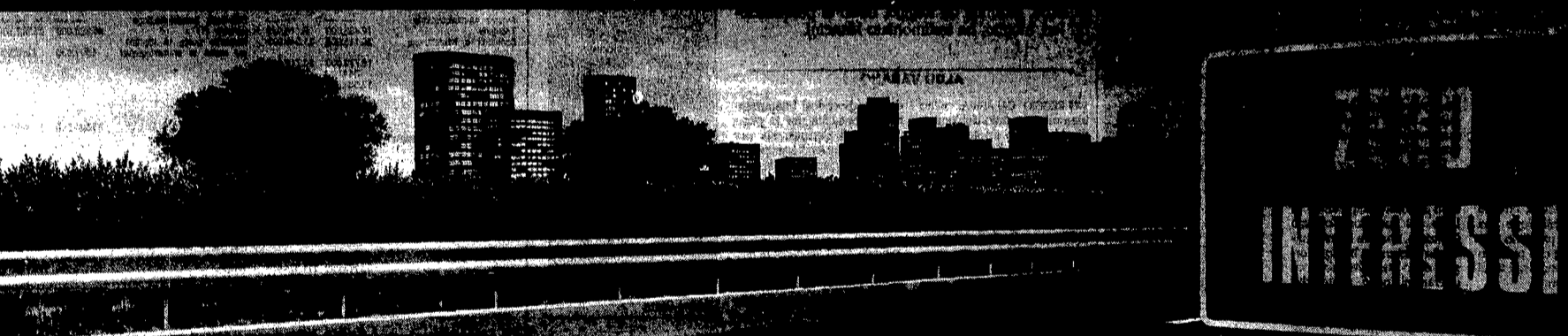
trasporto alternativi, in primis la strada ferrata. Il governo di Vienna ha ben presenti i risultati delle ultime politiche di primavera, quando le tematiche ambientaliste riscosero grandi consensi fra gli elettori. Nel Nord Tirolo e nel Salisburghese, martoriati dalla processione dei Tir, non si contano più le proteste contro l'inquinamento acustico e gli scarichi. E d'altra parte il tetto dei 230mila permessi, se non basta agli italiani, è addirittura pleorico per gli austriaci, che di traffico merci su gomma ne producono ben poco. D'altra parte, è impensabile che le autorità austriache continuino ad irrigidirsi, anche perché - si fa notare alla Farnesina - Vienna ha chiesto l'ammissione alla Cee, e dovrà anche preoccuparsi della propria immagine.

A parte la revisione dell'accordo con l'Austria, il governo italiano può mettere in campo

la costruzione del nuovo valico ferroviario, i cui tempi però - ha detto Bernini - sono molto lunghi: 15 anni. Al momento, l'unica soluzione a medio termine è il trasferimento progressivo del traffico merci dalle gomme alle rotaie. Una soluzione, fra l'altro, che l'Austria vede di buon occhio, tanto che è disponibile a mettere in circolazione, in tempi brevi, 26 coppie di treni che consentirebbero il trasporto di 700 Tir al giorno.

Il blocco dei valichi ha provocato reazioni di diverso segno. Un'interrogazione del Pci chiede il potenziamento delle strutture ferroviarie in grado di garantire i traffici commerciali tra il Nord e il Sud d'Europa, la difesa della salute e la salvaguardia dell'ambiente; i verdi hanno scritto a Streicher per appoggiare la «posizione rigida assunta», guadagnando dalle associazioni degli autotrasportatori l'accusa di «irresponsabilità».

CON PANDA E 126, LE AMICHE DELLA CITTA'



# RIENTRO INTELLIGENTE

Intelligente è tornare dalle vacanze scegliendo le ore e le strade meno affollate. Ancora più intelligente è prendere il largo nel traffico urbano sulle auto più appropriate, come Panda e 126. Fino al 30 settembre, le Concessionarie e le Succursali Fiat vi offrono queste due specialiste della città a condizioni entusiasmanti.

FIATSAVA

**ZERO INTERESSI SULL'ACQUISTO RATEALE FINO A 12 MESI**

Amate il risparmio e la comodità di pagamento? Perfetto! Fino al 30 settembre è il vostro momento: potete pagare la Panda o la 126 che desiderate in 11 comode rate mensili, senza sborsare neanche una lira d'interesse e anticipando in contanti soltanto Iva e messa in strada.

**50% DI RISPARMIO SUGLI INTERESSI RATEALI FINO A 36 MESI**

Con una rateazione fino a 36 mesi, Panda e 126 vi offrono un risparmio del 50% sull'ammontare degli interessi rateali. Acquistando Panda Young, ad esempio, verterete in contanti solo Iva e messa in strada. Poi, 35 rate da Lire 236.000, risparmiando Lire 1.334.000.

L'offerta è valida su tutte le Panda e le 126 disponibili per pronta consegna e non è cumulabile con altre iniziative in corso. È valida sino al 30/9/89 in base ai prezzi e ai tassi in vigore al momento dell'acquisto. Per le formule Sava occorre essere in possesso dei normali requisiti di solvibilità richiesta.

FIAT