

**Canone tv
Non gli piace
la Rai
e non paga**

ROMA. «Non ti pago», il titolo di una delle più celebri commedie di De Filippo potrebbe essere applicato alla vicenda che vede come protagonista Gianlorenzo Mestichella. I programmi prodotti dalla Rai non gli interessano, e per questa ragione fin dal 1977 Mestichella, coadiuvato da due avvocati Marcella Allasio (sorella della celebre attrice Maria) e Mario Farina, decide di pagare solo le 4 mila lire annue della tassa di concessione governativa per il possesso del suo televisore: l'apparaccio è mio e lo gestisco io, Mestichella, non comunica all'Urat (l'ente che riscuote i canoni tv) che intende disabilitare il suo apparecchio per la ricezione dei programmi Rai, volendo sintonizzarsi solo sul network privato, All'Urat, invece, sostiene le tesi che il pagamento del canone è di fatto una «obbligazione tributaria». Undici anni dopo l'utente ribelle si vede notificare una ingiunzione di 850 mila lire per il pagamento del canone «ovvero». Pronta la reazione del Mestichella e del suo «collegio difensivo». Il loro ragionamento è semplice: non pago il canone perché ho comunicato all'Ente la volontà di non usufruire del servizio. Una tesi condivisa dal giudice conciliatore al quale l'utente ha fatto ricorso, che per il momento ha sospeso il procedimento esecutivo intentato definendo l'opposizione «non immotivata». Se ne riprenderà il 16 ottobre prossimo, quando il giudice si pronuncerà sul merito. La decisione del magistrato assume un particolare rilievo sotto il profilo dell'affermazione della sua competenza a giudicare, che sembra escludere l'assimilazione del canone Rai al concetto di «tributo», per cui deve essere sempre il tribunale e non il conciliatore o il pretore a pronunciarsi in sede di controversia.

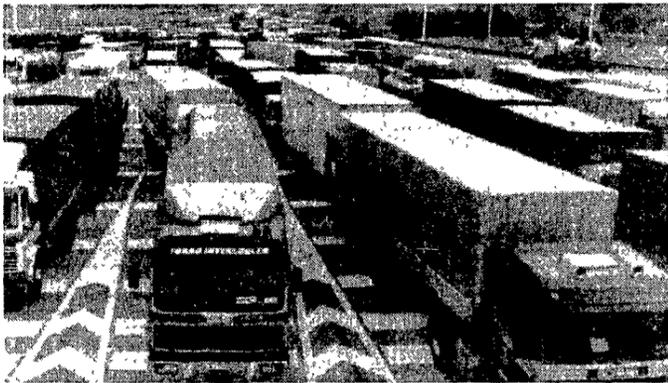
**Carabinieri e celerini in forze
vigilano sui Tir bloccati
Alla frontiera clima esasperato
Rimossa «d'ufficio» la barriera?**

Stato d'assedio al Brennero

Al settimo giorno di blocco delle frontiere con l'Austria ancora nessuna novità, se non un consistente aumento di carabinieri e «celerini» per vigilare che l'esasperazione di camionisti e padroncini non volga al peggio. Le associazioni di categoria ventilano adesso un fermo-transporti nazionale. Intanto anche la magistratura ha aperto un'inchiesta sul «mercato nero» dei permessi di transito.

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

BOLZANO. Una cinquantina di carabinieri, altrettanti «celerini», schierati in continuazione al casello di Vipiteno. Riparti anche a passo Resia e Prato Drava. La seconda settimana di blocco delle frontiere con l'Austria inizia con una insolita presenza delle forze dell'ordine. Si teme che la crescente esasperazione degeneri? Si preparano, come vogliono certe voci, rimostranze d'ufficio delle barriere di Tir, magari su ordine della procura di Bolzano che ha un incartamento aperto per «blocco stradale»? In una situazione di impasse - l'Austria non cederà, il governo italiano le dà ragione, ma gli autotrasportatori non rinunciano ad una sola richiesta - chi è in prima fila nel blocco del Brennero cede alla rabbia. «Non molteremo», è la parola d'ordine, ma sono al limite della disperazione. Soprattutto i padroncini, quelli con un camion o due, con le rate da pagare. Ed i grossi Giampolo Ossola, dirigente del gruppo Arcese, ha 200 camion su



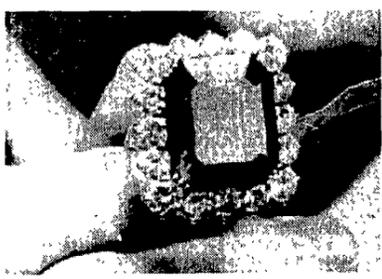
Continua il blocco dei Tir alla frontiera del Brennero

attaccano una politica «orientata a bandire completamente i mezzi pesanti dall'ambiente», criticano anche le ferrovie dell'Austria, «troppo lente». Seguono le docce fredde. In una consueta alleanza. Da Roma le associazioni degli autotrasportatori hanno reso noto che quelle ai confini tra Germania e Austria è in atto un'azione di blocco. Praticamente l'Austria è isolata. Da Bolzano: l'Autobrennero chiede ufficialmente la rimozione del blocco, definendolo «interruzione di pubblico servizio» (infatti, la sera, inizia lo sgombero della corsia di sorpasso). Ancora da Bolzano: la

procura ha aperto un'inchiesta, imputati tre camionisti, per le compravendite abusive dei permessi di transito con l'Austria. Uno degli accusati è qui a Vipiteno, mostra il verbale della Polizia del 4 settembre scorso: «La parte veniva sorpresa nel tentativo di acquisto illecito dell'autorizzazione a viaggio...». Il successivo rapporto alla procura è firmato dal direttore della dogana, Rubens Dell'Anna, del quale ieri l'on. Bassanini ha chiesto la rimozione: troppo immedesimato nel ruolo di difensore dei camionisti, al punto da tagliare da portavoce. Luciano Marani, dirigente del settore internazionale dell'Anita, torna a Vipiteno, per spiegare finalmente fuori dei denti: «La nostra è una battaglia europea, perché il no al transito notturno in Austria dal 1° dicembre è problema di tutti i trasportatori». Più che i permessi, il vero bersaglio del blocco sembra quello. E le esigenze ambientali? Un «padroncino» del Nord, in prima fila, gli riserva una bella sfilza di improprietà: «Venisse un canchero a chi si è inventato la tassa ecologica... Devo farmi un leasing per la marmitta catalitica». Marino Pasquale, autista di Chieti: «Le

vacche tirolesi non dormono? E allora quelle altoatesine, e quelle trentine? Dobbiamo andare a 60 all'ora? Ma coi camion di adesso bisogna mettersi in terza, si impiega e si inquina di più che correndo». La soluzione resta lontana. Bisognerà aspettare venerdì per un nuovo incontro Bernini-Streicher. E lo faranno ad Innsbruck, dove sabato e domenica si vota per le comunali, con una campagna elettorale tutta anti-Tir. Figuriamoci se il ministro austriaco (e poi ci sono anche le politiche di primavera) potrebbe concedere qualcosa, anche volentieri.

per i trasformatori come l'Italia è una manna. Un po' meno, sostiene un gruppo di manifestanti davanti ai cancelli della fiera, per i negri sudafriani che quell'oro scavano dalle miniere in condizioni disumane. Protesta un po' spreca, a dire il vero, in un ambiente la cui prima preoccupazione sembra quella di fare affari. Del resto - si sa - pecunia non olet. Ed infatti ecco che arriva pronto il ministro Bernini a nobilitare con una sua curiosa teoria i traffici col Sudafrika. «Certo - dice - nessuno nega che a Pretoria viga l'apartheid. Ma quell'oro viene poi ripulito e obilitato dal lavoro delle imprese italiane. Esso porta sviluppo in un sistema democratico che ha un governo che attua una politica estera anti-apartheid». Inaspettate virtù di venditori arrivati da ovest, ma soprattutto uno sfarzoso campionario di merce da far impallidire anche le pretese dei faraoni: sei chilometri e mezzo di brillanti, rubini, topazi.



**Ad Orogemma
sei chilometri
di preziosi**

Sei chilometri e mezzo di smeraldi, rubini, oro, argento, collane, di preziosi di ogni genere, di orologi mozzafiato: Orogemma, l'appuntamento ventinove dedicato all'oreficeria, mostra un campionario degno di re Mida. L'Italia è il maggiore trasformatore di oro al mondo. Il mercato, dopo le difficoltà degli ultimi anni, ha ripreso a tirare: gli industriali gongolano: proteste per le importazioni dal Sudafrika.

DAL NOSTRO INVIATO
GILDO CAMPESATO

VICENZA. Al confronto quasi impallidiscono anche i caveau di Via Nazionale dove la Banca d'Italia custodisce gelosamente le riserve auree del nostro paese. Lì c'è soltanto un ammasso indistinto di lingotti, qua c'è di tutto: oro, argento, platino ma soprattutto gioielli e pietre preziose di ogni tipo. Perché «qua» significa Orogemma, una delle più importanti rassegne europee del settore in corso da sabato a Vicenza. Oro e gioielli hanno ripreso ad andare di moda ed il settore «tira» che è un piacere dopo le delusioni del 1987 ed i tentennamenti dello scorso anno. Via al gioielliere, dunque, in questo moderno palazzo di re Mida che ama le cifre che sbalordiscono. La decina di migliaia di compratori attesi in fiera da ogni parte del mondo, le centinaia di venditori arrivati da ovunque, ma soprattutto uno sfarzoso campionario di merce da far impallidire anche le pretese dei faraoni: sei chilometri e mezzo di brillanti, rubini, topazi.

Il manto dell'oro - l'Italia ambisce alla palma del primato mondiale (della trasformazione, s'intende: al consumo ci pensano gli americani) - non ha ben donde. Secondo il Club degli orafi, nei primi cinque mesi di quest'anno le esportazioni delle aziende italiane hanno conosciuto un balzo del 30%. Addirittura folate di entusiasmo giungono dagli Stati Uniti: il 44% in più. E poco importa che, pressata dalle difficoltà della paralisi sudafrika, la Sudafrica abbia quasi dimezzato gli acquisti. A raddoppiarli hanno pensato i loro cugini degli Emirati arabi uniti.

Ma che succede? Siamo diventati tutti improvvisamente più ricchi? Oppure più spendaci? O magari, buone formiche che prevedono tempi duri, ci siamo messi a trasformare i sudati risparmi in oro? Macché. Chi ha investito nel metallo ha fatto un pessimo affare. In giro c'è oro in abbondanza: per finanziare la perestrojka, è ormai il segreto di Pulcinella. L'Urss ha aperto i rubinetti. Ed anche il Sudafrika non guarda molto per il sottile. Così nelle Borse internazionali il metallo viene quotato attorno alle 16.500 lire il grammo. In passato si era arrivati addirittura a 24 mila lire. Eppure, è proprio questo crollo la causa di tanto successo: costa meno, dunque se ne vende di più. Per i produttori è una mezza sventura: per ottenere gli stessi soldi devono cedere molto più oro. Ma

per quest'anno ha voluto lanciare alla grande il padiglione dell'oreficeria. Un settore in forte espansione. Oggi l'orologio da sistemare al polso è il giorno della crisi per conservarlo. E per caso deviate dal resto della vita non lo vuole più nessuno. Di orologi la moda ne impone molti. E poi bisogna cambiarli spesso. Tanto più che quest'orologio sembra servire a tutto, da calcolatore a televisore, tranne che per segnare l'ora. Per gli inguaribili delle cose complicate consigliamo perciò il «Calibro 99» della Patek Philippe. Ha ben 33 funzioni. L'ora solare, ovviamente: e poi quella siderale, per caso deviate di fare quattro passi su Marte, una mappa della via Lattea e di altri 2.800 astri dell'emisfero nord se pensate di spingervi un po' più in su, la data di Pasqua di tutti i secoli se ritenete di programmare le vostre vacanze primaverili con certo anticipo ed anche un termometro se per caso vi sentite male. Il prezzo? Quisquiglie: 3 miliardi e 750 milioni. Troppo? Allora passate agli orologi dell'armata rossa: pesano altrettanto, ma ve li portate via con molto meno. L'anno scorso era di moda il Raketa, quello dei soldati. Quest'anno si sale di grado: va per la maggiore il Bockto, l'orologio degli ufficiali. Dopotutto non c'è da fidarsi: è sempre l'ora della perestrojka.

**Immigrati
Iniziativa
del Pci
in Lombardia**

MILANO. La politica dell'accoglienza e della tolleranza nei confronti degli stranieri extracomunitari come tratto distintivo dell'attività del Pci in Lombardia. Per questo obiettivo il Comitato regionale comunista ha già un pacchetto di proposte su cui lavorare e che ha presentato durante una conferenza stampa. Il primo terreno d'impegno è quello più propriamente del partito. «Bisogna che le sezioni del Pci - ha detto Roberto Vitali, segretario regionale del Pci - diventino punti privilegiati della cultura dell'accoglienza, un punto di riferimento per i militanti, per gli iscritti, per i cittadini che vogliono essere informati e lavorare su questi problemi».

Per questo il Pci lombardo ha deciso di organizzare un corso di formazione, una sorta di scuola di partito, che consenta a militanti e quadri del Pci di conoscere e affrontare, sul piano pratico e culturale, il fenomeno dell'immigrazione, le sue origini, le leggi. Il secondo terreno di intervento del Pci è quello delle istituzioni. Alla Regione, ad esempio, il gruppo comunista chiederà il raddoppio degli stanziamenti previsti per assistenza, sanità, casa, formazione professionale.

**Oggi a palazzo Chigi Consiglio di gabinetto sulla vertenza ai valichi di frontiera
Monta la polemica sul mercato nero dei «passi» dopo la denuncia di Vienna**

Così funziona il racket dei permessi

Per discutere sul blocco dei Tir si riunisce stamane il Consiglio di gabinetto e nel pomeriggio Bernini s'incontra con gli autotrasportatori, mentre venerdì il ministro dei Trasporti italiano e quello austriaco Streicher si vedranno a Innsbruck. Monta intanto la polemica sul mercato nero dei permessi. Come avvengono i passi? Intervengono Vienna, le dogane italiane, le organizzazioni dei camionisti.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. È esplosa la polemica sulle autorizzazioni di transito ai Tir in Austria, dopo la denuncia del governo di Vienna sul mercato dei permessi. Si parla di racket e di borsa nera. Il ministero dei Trasporti ha annunciato un'indagine. Come stanno le cose? I permessi d'ingresso alla frontiera italiana vengono consegnati a nostri funzionari che hanno il compito di distribuirli. Secondo la direzione delle dogane i permessi vengono rilasciati in frontiera e non sono ritenuti validi quelli rilasciati in precedenza. Il fenomeno del commercio dei permessi viene così stroncato e non ci sono che episodi isolati. Risponde l'ambasciata viennese a Roma che ci troviamo di fronte a evidenti irregolarità. È un fatto che sono spariti migliaia di permessi non utilizzati e che molti vengono accaparrati da grandi aziende di trasporto.

no tante merci come vent'anni fa. Su strada solo quest'anno il trasporto merci è aumentato dell'8%, non per decisione dei camionisti, ma perché la strada è l'unica modalità di trasporto funzionante. Ed è vero. Per esempio, del traffico del Brennero e del raddoppio della ferrovia Verona-Brennero si parla da anni, ma senza esito. Si promettono treni navetta che non ci sono o non potrebbero viaggiare per le insufficienze tecniche.

Intanto, la situazione è in ebollizione. Stamane sulla questione dei Tir si riunirà a Palazzo Chigi il Consiglio di gabinetto, mentre nel pomeriggio ci dovrebbe essere a Roma un incontro tra il ministro Bernini e i rappresentanti dei camionisti per vedere come superare la vertenza. Venerdì, intanto, incontreranno a Innsbruck i ministri dei Trasporti italiano Bernini e austriaco Streicher.

Anche ieri numerose le prese di posizione sul blocco. Per il vicepresidente del gruppo comunista del Senato, Lucio Libertini, la vertenza è senza sbocco e registra un'abissale fallimento della politica dei trasporti del pentapartito. Occorre cambiare indirizzo con misure immediate e con immedie misure a breve, medio e lungo termine. Libertini sottolinea che il governo austriaco non cederà. «Vienna ha ragione perché non inten-

de assistere passivamente alla devastazione del suo territorio, perché da 10 anni avverte l'Italia delle misure che ora cominciano ad essere prese e che, alla fine interdiranno la frontiera al transito dei mezzi pesanti. La verità è che senza il cambiamento del sistema dei trasporti l'Italia sarà emarginata da un'Europa che punta tutto sulle ferrovie e sul trasporto combinato».

Secondo la segreteria della Filt-Cgil la mancanza di proposte concrete sia nella relazione programmatica del governo Andreotti che nell'impostazione del ministro Bernini, è destinata ad esplodere non solo nell'autotrasporto. La crisi procede in modo irreversibile nelle ferrovie, nel trasporto marittimo-portuale, nel trasporto pubblico locale, compromettendo lo spazio dell'Italia nel mercato europeo.

Il presidente della commissione Trasporti del Senato Bernardi ha affermato che i gravi danni per l'economia generale del paese determinati dal blocco dei valichi devono impegnare il governo a trovare una rapida soluzione. La vertenza dei camionisti ha fatto emergere l'assoluta necessità di un organico coordinamento della politica dei trasporti, realizzata nel nostro paese da ministri ed enti diversi, talora con palesi contraddizioni.

**Interpellanza Pci
Occorre cambiare
il sistema trasporti**

ROMA. Sull'agitazione degli autotrasportatori al Brennero, il Pci, al Senato, primo firmatario il vicepresidente del gruppo Libertini, ha presentato un'interpellanza al ministro dei Trasporti. Considerando che l'Austria non desisterà dalle sue decisioni, giuste e ispirate ad una oculata tutela dell'ambiente e del territorio e che le restrizioni al transito dei gommati saranno sempre più gravi nei prossimi anni, ritiene che l'Italia verso una sua emarginazione dall'Europa e subirà tutti i contraccolpi di una politica rovinosa all'interno del paese sotto il profilo del territorio, dell'ambiente, dei costi per le imprese, del risparmio energetico, della sicurezza. Il Pci si rivolge al governo per sapere se intenda adottare tutte le misure possibili a breve termine, ponendo sotto controllo e programmando il traffico

dei gommati alla frontiera; ponendo termine ai gravi illeciti che si verificano nel campo delle autorizzazioni internazionali e delle licenze, con indegne speculazioni su vasta scala; realizzando quelle opere e quelle commesse urgenti che consentano in alcuni mesi di traslare anche quote modeste del traffico su ferrovia.

Il Pci chiede al governo di mutare radicalmente la sua politica dei trasporti, puntando ad un rilancio massiccio delle ferrovie (raddoppio della capacità di trasporto, riduzione dei tempi di percorrenza, alta velocità per i passeggeri e per i treni merci bloccati) allo sviluppo del trasporto combinato e intermodale; alla promozione di forme forti di associazionismo tra gli autotrasportatori per dare luogo al sorgere di moderne imprese di trasporto.

CITROËN BX: LA SFIDA DELLA QUALITÀ.

Sfida di qualità, sfida di prezzi. In questo periodo i Concessionari Citroën offrono BX a condizioni eccezionali: 1 milione in più, IVA inclusa, sulla quotazione dell'usato e riduzione del 30%* sui finanziamenti di Citroën Finanziaria. Per chi non ha l'usato in permuta, poi, ci sono altre interessanti proposte personalizzate. Le offerte sono valide fino al 30 settembre su tutte le vetture disponibili e non sono cumulabili con altre iniziative in corso.

Chi sceglie Citroën, può contare su una delle prime reti di assistenza in Italia per capillarità e competenza, con oltre 1800 punti vendita in grado di fornire ricambi originali e garantiti 12 mesi ad un prezzo controllato e soprattutto competitivo.



Nella foto: BX 16 GTI.

BX 14 RE VIP

La BX per eccellenza: 1360 cm³, 72 CV e cambio a 5 rapporti con tutto il confort delle sospensioni idropneumatiche. Anche l'allestimento è «vip»: chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici anteriori, vetri atermici e vernice metallizzata. Tutto, ma proprio tutto questo a L. 17.099.000 chiavi in mano.

BX 16 PALMARES

Viaggiare in poltrona di velluto con la sicurezza e la potenza di un 1580 cm³ da 94 CV e cambio a 5 rapporti, questa è Palmare. Chiusura centralizzata e vetri elettrici anteriori non potevano mancare in questo 1600 dal rapporto qualità/prezzo veramente eccezionale. Giudicate voi: L. 17.099.000 chiavi in mano.

1 MILIONE IN PIU' SULLA QUOTAZIONE DEL TUO USATO

E' UN'OFFERTA DEI CONCESSIONARI CITROËN



*Tasso di sconto al 1,80% sulla quotazione Citroën Finanziaria. Costo pratica finanziamento L. 150.000

CITROËN FINANZIARIA - CITROËN LEASING (RIPARAZIONI SENZA ASPETTARE) - CITROËN ASSISTENZA 24 ORE SU 24