

La variante dell'Autosole Il 13 dicembre convenzione tra governo e Regioni per la Firenze-Bologna

Impegno del governo a realizzare con la variante di valico dell'Appennino della Autosole, tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello, anche infrastrutture ferroviarie e varie chieste dalle Regioni Emilia-Romagna e Toscana. Le caratteristiche del tracciato. Un incontro a Palazzo Chigi tra governo e Regioni interessate. Un decreto per un comitato misto Stato-Regioni. Il 13 dicembre la convenzione.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Il governo si è impegnato a realizzare la variante appenninica Firenze-Bologna dell'Autosole della Sole e le infrastrutture connesse, che prevedono il potenziamento delle ferrovie e delle strade. L'impegno è stato preso ieri mattina a Palazzo Chigi, nell'incontro presieduto dal sottosegretario Cristofori, cui hanno partecipato i presidenti e gli assessori ai Trasporti delle Regioni Emilia-Romagna e Toscana, i ministri Maccanico e Bernini e rappresentanti dei Lavori pubblici e dell'Ambiente, l'amministratore delle Autostrade d'Alto, l'amministratore straordinario delle Fs Ncc, dirigenti dell'Anas. È stato annunciato di dar vita, con un decreto di Andreotti al comitato per la variante appenninica, che era stato sollecitato dalle due Regioni, comprendenti l'Emilia-Romagna e la Toscana, i ministri dei Trasporti, dei Lavori pubblici, dell'Ambiente e dell'Agricoltura, l'Anas, le Ferrovie, le Autostrade, presieduto dal ministro per le Regioni Maccanico. Il comitato ha il compito di seguire le infrastrutture legate alla variante che riguardano le opere ferroviarie (il quadruplicamento della Firenze-Bologna ad alta velocità, il potenziamento e l'adeguamento tecnologico della Firenze, da Firenze a Firenze della Fiorentina, da Pistoia a Bologna e della Pontremolese, da Aulla a Parma) e stradali (tra cui la variante alla Forretiana nel tratto Sasso Marconi a Casalecchio la Torre-Cesena).

All'ipotesi del governo di decreto che attiva un tavolo di trattative, infatti, è stato inserito un emendamento delle due Regioni che affida al comitato i "problemi connessi alla realizzazione di un sistema di attraversamento dell'Appennino (Vasco-Emiliano) finalizzato al riequilibrio tra trasporti stradale e ferroviario ed al piano di recupero di efficienza di ogni direttrice". Tutto dovrà risolversi entro il 13 dicembre, giorno fissato per la firma della convenzione tra Stato, Regioni, i Comuni della Valle di Seta e le Province di Bologna e di Firenze. Ma la convenzione diventerà realtà solo se il governo attenderà tutte le richieste avanzate dalle Regioni interessate. Ma i lavori non cominceranno subito. Nel frattempo, si dovranno completare gli studi idrografici, il piano paesistico, il monitoraggio ambientale.

Come sarà il tracciato della variante? Il progetto prevede una lunghezza di km 58,5 e va da Sasso Marconi a Barberino

Le due facce della scuola «Lasciano» 55 ragazzi su 100

In tre ricerche del Censis il ritratto del sistema educativo. Un «corpaccione» inefficiente abbandonato da troppi giovani ma ancora insospettabilmente vitale

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Un «corpaccione» (la definizione è del segretario generale del Censis, Giuseppe De Rita) inefficiente, lento, inefficiente, che ai livelli più bassi deve ancora registrare una percentuale troppo elevata di fallimenti. Ma che mela anche un'insospettata vitalità, soprattutto in alcune aree e in alcuni settori. È l'immagine della scuola italiana che esce da un insieme di tre ricerche - commissionate al Censis dal ministero della Pubblica Istruzione - sulla «dispersione» (l'interruzione degli studi prima della fine) sulla sperimentazione e sull'ipotesi di istituire un «servizio nazionale di valutazione» come quelli esistenti già da anni negli altri paesi avanzati.

Prese singolarmente, le tre ricerche forniscono dati in apparenza fortemente contraddittori. Ma un esame complessivo - assicurano i ricercatori del Censis - permette di «avviare e condurre una riflessione più approfondita sui problemi della qualità e dell'efficacia della scuola». Un dato è certo: la «produttività» del sistema scolastico italiano è desolatamente bassa, le risorse che sono destinate sono ingenti (70.000 miliardi all'anno) ma probabilmente ancora insufficienti e certamente mal distribuite. Tanto che il costo annuo per alunno è cresciuto in termini reali, arrivando a superare i 3 milioni di lire. E negli stessi dieci anni - grazie anche al drastico calo della natalità che ha fortemente ridotto il numero degli iscritti alla scuola dell'obbligo - il numero di inse-

gnanti per alunno è cresciuto del 27 per cento.

I risultati sono però ancora del tutto insoddisfacenti: la percentuale di alunni che non finiscono la scuola dell'obbligo è sì lievemente diminuita (dal 3,6 per cento del 1984-85 al 2,9 dell'87-88) ma questo vuol dire in realtà, che nella sola scuola media sono almeno 40-50.000 i ragazzi che si perdono ogni anno per strada concentrati prevalentemente in alcune aree del paese, in particolare nel Sud e nelle isole, dove molto spesso, in mancanza di qualsiasi sostegno e di alternative di studio o di lavoro, vengono arruolati come manovalanza dalla criminalità organizzata.

La ricerca del Censis tenta - attraverso una serie di interviste a un campione di giovani che hanno abbandonato gli studi, di loro genitori e insegnanti e di «testimoni privilegiati» in dieci «aree» a rischio disseminate in tutta Italia - di capire le cause della «dispersione», che si ripresenta in tutti i gradi della scuola, dalle elementari all'università, con punte più elevate in coincidenza con il passaggio da un grado all'altro (una difficoltà segnalata dal 55,4 per cento dei giovani intervistati). E così su 100 ragazzi che terminano le elementari, 6 non completano le medie, altri 18 rinunciano a iscriversi alle superiori, mentre 31 non riescono a raggiungere la maturità o il diploma professionale. Dei 45 che ce la fanno, solo 29 si iscrivono all'università. E sono appena 10 quelli che si laureano.

Dietro ognuno di quei 55 ragazzi su cento che la scuola perde prima del diploma superiore ci sono, in genere, genitori di basso livello culturale (67 per cento) poco interessati alla carriera scolastica dei loro figli e, spesso, convinti che non siano importanti né la licenza media (21,3 per cento) né una qualifica professionale (29,3 per cento, contro un 54,1 per cento di giovani che invece sarebbe interessato a riprendere gli studi). Ed è proprio il disinteresse dei genitori a essere segnalato dagli insegnanti (90,1 per cento) come la causa principale delle difficoltà dei ragazzi insieme alla mancanza di interventi extrascolastici (81,9 per cento) e alle carenze strutturali, dei programmi e dell'aggiornamento (70 per cento), mentre molto meno importante (40 per cento) sarebbe la responsabilità di un'eventuale «scarsa abilità intellettuale» dei ragazzi.

A fronte di questo quadro desolante c'è però la realtà di una scuola che, il più delle volte del tutto autonomamente, con poco o nessun sostegno da parte delle strutture burocratiche centrali s'è lanciata con entusiasmo ma senza alcun coordinamento nella sperimentazione di nuove materie (soprattutto lingue straniere e informatica), di attività culturali ricreative e didattiche non previste dagli ingessati programmi ministeriali. Scuole nelle quali, peraltro gli alunni raggiungono spesso risultati migliori della media. Anche qui, però, il Mezzogiorno sconta, «anche quando esiste una buona capacità organizzativa dentro l'istituto, la povertà del tessuto sociale esterno» che «non permette uno sviluppo qualitativo ulteriore delle iniziative».

Ed ecco quindi, la necessità di un «servizio nazionale di valutazione» - la cui creazione, assicura il ministro della Pubblica Istruzione, Gerardo Bianco sarà avviata «al più presto» - che consenta di controllare e ottimizzare la spesa per elevare gli standard, ridurre gli squilibri tra le diverse aree e valutare le sperimentazioni in atto, incoraggiandone eventuali-mente la diffusione.



Riparte l'inchiesta per il restauro interrotto del Cenacolo

MILANO. Si riparte in sede giudiziaria del Cenacolo di Leonardo (nella foto), o meglio del restauro interrotto. L'inchiesta penale era stata avviata un paio d'anni fa dalla consigliere comunale repubblicana Maria Bonatti, che impiccò il reato di omissione di atti d'ufficio perché l'opera di recupero dell'inesistibile capolavoro si era fermata a metà. Ora la Lega ambiente rilancia ipotizzando addirittura il reato di danneggiamento al patrimonio storico-artistico nazionale e chiedendo che una commissione internazionale stabilisca se l'intervento di restauro non abbia aggravato lo stato precario dell'affresco, asportando anche parte dell'opera originaria.

NUOVA OPEL CORSA.

Alle stelle il mercato-casa Il costo delle abitazioni è aumentato dal 10 al 20% I prezzi più alti a Milano

ROMA. Case sempre più care. Il costo di costruzione di un fabbricato residenziale, già a partire dalla fine dell'89 mostra una dinamica crescente passando, nell'arco di un anno, da un tasso di crescita del 5,9% a un tasso dell'11% di quest'anno. Lo ha annunciato Carlo Ferroni, direttore generale dell'Ance (costruttori edili), presentando a Roma i dati dell'«osservatorio congiunturale» e le previsioni per il 1991 sull'attività dell'industria delle costruzioni. I prezzi delle abitazioni - ha sottolineato Ferroni - dopo aver registrato flessioni abbastanza diffuse nell'86, hanno mostrato incrementi consistenti nei tre anni successivi. Le quotazioni più aggiornate rievano registrazioni incrementi medi, raramente inferiori al 10% e spesso valutabili, per le localizzazioni più appetibili, nella misura del 20%. Comunque, i previsti incrementi della tassazione sui redditi immobiliari potranno agire in un'ottica di breve periodo con effetti calmieratori dei prezzi degli immobili.

Quale l'andamento e la consistenza del mercato abitativo? Ecco i prezzi delle abitazioni a metro quadrato di alcune grandi città. In testa c'è Milano. Per le abitazioni nuove o ristrutturare i prezzi vanno nelle zone di pregio da un minimo di 8 milioni a un massimo di 13, nelle zone centrali da 6,5 a

11 milioni, nelle zone semi-centrali da 3,5 a 6 milioni, in periferia da 2,2 a 3,6 milioni. Per le abitazioni usate, nelle zone di pregio, da 6 a 10 milioni, in centro da 5,6 a 9 milioni, in semiperiferia da 2,9 a 4,5 milioni; per le abitazioni usate, nelle varie fasce vanno da 5 a 8 milioni, da 4 a 6,5 milioni, da 2,2 milioni a 3,4 milioni, da 1,2 a 2 milioni. A Roma, per le case nuove, nelle zone di pregio i prezzi variano da 6 a 9 milioni, in centro da 5 a 9 milioni, in semiperiferia da 3,1 a 5 milioni, in periferia da 2 a 2,6 milioni. Per le abitazioni usate, i prezzi vanno rispettivamente, secondo le fasce, da 5 a 7,8 milioni, da 4,5 a 8,3 milioni, da 2,6 a 4 milioni, da 1,6 a 2,3 milioni e, nelle abitazioni da ristrutturare da 4,4 milioni a 6,4 milioni, da 4 a 7 milioni, da 2,1 milioni a 3,4 milioni, da 1,2 a 1,8 milioni. A Napoli, le case nuove vanno da 4 a 9 milioni nelle zone di pregio e da 1,5 a 2,1 milioni in periferia, le abitazioni usate da 3,6 a 6,4 milioni per finire in periferia da 1,2 a 1,8 milioni. A Torino le case nuove al centro vanno da 2,8 a 4,2 milioni e in periferia da 1,7 a 2,3 milioni. A Venezia le case in un anno sono aumentate di prezzo sia in centro che in periferia, non di rado il prezzo è 7 milioni al mq. Aumenti sensibili anche a Bologna, a Firenze, a Bari, a Palermo. □CN

Per arrivare alla felicità, partite da un milione di supervalutazione della vostra auto. Godetevi la vita con la Nuova Opel Corsa: i Concessionari Opel

vi staccano con una irresistibile offerta d'acquisto. Ma prima parliamo di lei. Perché Opel Corsa oggi è nuova davvero: di fronte, di profilo, dentro e fuori. Il grintoso frontale, completamente ridisegnato, vince nel modo più sportivo la sfida dello slancio. Il cruscotto e cambiato per ospitare una strumentazione più completa e leggibile. I sedili avvolgenti vestono in modo ancora più elegante. Nuova Corsa Swing, un equipaggiamento di serie che comprende fra l'altro: poggiatesta anteriori, cinture di sicurezza regolabili, specchietti retrovisori esterni regolabili dall'interno, tergicristallo, un vano bagagli da 845 litri. La Nuova Opel Corsa scatena la personalità con tutte le motorizzazioni che si possono desiderare: 1.0, 1.2, 1.2i Cat., 1.4, 1.6i, 1.5 D, 1.5 TD. E adesso fate correre l'entusiasmo. La Nuova Opel Corsa e vostra con l'insuperabile offerta di 1 milione di supervalutazione sulle quotazioni di "Quattroruote" per l'usato accettato in permuta dal Concessionario Opel. In alternativa c'è un'eccezionale finanziamento di 6.000.000 senza interessi in 24 mesi. Nuova Opel Corsa. Felice chi la guida, felice chi la compra. Nuova Opel Corsa: City, Swing, GL, Joy, GSI.

FINANZIAMENTO	
6.000.000*	
SENZA INTERESSI	
IN 24 MESI	
ESEMPIO	
PREZZO	10.800.000*
QUOTA CONTANTI	4.600.000
IMPORTO DA RATEIZZARE	6.000.000
RATA MENSILE X 24	250.000

OPEL

BY GENERAL MOTORS

N°1 NEL MONDO