

Esami di guida bloccati
Protestano gli «ingegneri»
 160.000 candidati
 in attesa per la patente

CLAUDIA ARLETTI

ROMA. In Sicilia gli ingegneri di Enna protestano e quelli di Trapani no. In Lombardia, i comaschi incrociano le braccia e i varesini lavorano. È uno sciopero sconclusionato, che ogni provincia gestisce a piacimento e su cui le organizzazioni sindacali sono divise. Uno sciopero che, in tre settimane, ha già congelato gli esami di guida per 160 mila candidati.

A protestare sono gli «esaminatori» della Motorizzazione civile, che contestano la versione italiana del regolamento Cee sulle procedure da seguire durante le prove. «Rischiamo la pelle», dicono. Ce l'hanno soprattutto con una norma che suggerisce loro di giudicare la guida dei candidati in autostrada o lungo «strade similari»: i privatisti arrivano a bordo delle proprie auto - ovviamente smentite di doppi comandi - e la prova si trasforma in una gara terrorizzante di venti minuti, in cui il funzionario della Motorizzazione può solo fare gli scongiuri e pregare che vada tutto bene. Inoltre, i duemila «esaminatori» accusano il ministero di costringerli a lavorare come forstieri. Il regolamento su questo punto non ammette deroghe: tre aspiranti automobilisti «da finire» in un'ora e l'obbligo di far durare ogni prova almeno venti minuti.

Guidano la protesta i Comas, la Uil e il sindacato autonomo Sane. Contrari sin dall'inizio la Cgil e la Cisl, che rimproverano alle altre organizzazioni di non rispettare il codice di autoregolamentazione sullo sciopero. Assemblee, votazioni e reciproci anatemi non hanno risolto niente. La Motorizzazione civile è un ente dalle mille braccia, con una sede in ogni provincia. Così, nella confusione, ci sono città che protestano da settimane, altre che hanno revocato lo sciopero e alcune che sono pronte

per cominciare. Il peggio sta accadendo a Roma, dove non si svolgono esami dal 19 gennaio e i candidati in arretrato sono già centomila. Per molti di loro, nel frattempo, è scaduto il «foglio rosa». Dovranno ricominciare tutto daccapo, ripetersi anche la prova di teoria e, naturalmente, pagare per la nuova iscrizione.

Quando finirà? Mistero. Chi guida la protesta confida in una capitolazione del ministro Carlo Bernini. Due giorni fa, in effetti, un suo rappresentante ne ha annunciato la disponibilità a rivedere la circolare contestata. Ma al tavolo delle trattative sono state ammesse solo la Cgil e la Cisl. Offerte, le altre organizzazioni si dicono pronte a continuare gli scioperi, tanto più che dal ministro finora «sono giunte solo vaghissime promesse». La Cgil parla di «agitazioni strumentali». E, comunque, anche se questa protesta disordinata dovesse cessare, altri guai sono in arrivo. Alla Camera è in discussione una legge che sottrarrà alla Motorizzazione il compito di revisionare i veicoli. Se ne dovranno occupare le autofficine private e la cosa, ai sindacati, non piace affatto. La Cgil sta predisponendo degli emendamenti. Ma Uil e Cobas hanno già indetto un altro sciopero, per il 21 e il 22 febbraio, che riguarderà tutti i 5 mila dipendenti della Motorizzazione. La vicenda, insomma, minaccia di trascinarsi a lungo.

Per i candidati «sospesi», c'è una sola buona notizia. Il parlamento europeo aveva stabilito che il nuovo regolamento sugli esami dovesse entrare in vigore il 15 dicembre scorso, ma Bernini aveva anticipato tutto di parecchi giorni. Il tribunale amministrativo del Lazio ha appena accolto un ricorso della Fedetaai (autoscuole): chi ha sostenuto le prove con le norme Cee prima del 15 dicembre ed è stato bocciato, ha il diritto di riprovarci.

A San Benedetto del Tronto da 5 mesi ancorato un cargo abbandonato al suo destino da «armatori-fantasma»

Disperato Sos dell'equipaggio
 «Ai nostri parenti in Africa e Asia diciamo: siamo vivi»
 Li sfama la popolazione

«Siamo uomini, non relitti» Il calvario di 13 marinai

Sono «dimenticati» da più di cinque mesi su un cargo scassato, senza una lira. «Non moriamo di fame e freddo solo perché la gente ci porta pasta e vestiti». È la storia di tredici marinai, prima trattati come schiavi (stipendi da 250 dollari al mese, mai pagati) e poi «buttati via», assieme ad una nave rotta, da armatori fantasma. «A casa nostra - in India, Sri Lanka, Senegal - non sanno nemmeno se siamo ancora vivi».

DAL NOSTRO INVIATO
JENNER MELETTI

SAN BENEDETTO DEL TRONTO. Stanno lì, in quella che era la saletta ufficiali, con la tv sempre accesa. Ognuno ha la sua «lata» nel cuore: Alexis vorrebbe tornare nello Sri Lanka, Bahar in India, Vincenzo Tronti, genovese giramondo, nel Sud Africa dove abita da trent'anni. E invece la «motonave frigorifera Ettore» da più di cinque mesi è ferma a San Benedetto, ancorata nella punta estrema del molo. Per i tredici uomini dell'equipaggio - arrivano da tutto il mondo - sono stati messi da incubo: sono senza un soldo, non ricevono salario da mesi o anni, sopravvivono soltanto perché il popolo di San Benedetto è grande e ci dà da mangiare. E non si sa ancora quando e come questa storia possa finire.

«Tutta colpa - dice il comandante Andres Escobar, spagnolo - di quegli uomini

che non sono uomini, ma figli di...». I «figli di...» sono i dirigenti della società armatrice «Rantuna Holding Corporation», gruppo panamense con sede in Sud Africa, tanto per rendere semplici i controlli internazionali. Il cargo era affittato dall'italianissima «Itimar» di Porto Garibaldi, ma tutti sono spariti nel nulla. «Le nostre disgrazie - racconta il comandante Escobar - sono iniziate il 3 settembre scorso, quando siamo entrati in questo porto, con un carico di seimila quintali di aragoste, cernie e gamberoni carichi in India. Subito da miliardi. Forse per il troppo carico, siamo andati a sbattere contro una nave scuola. Si è aperta una falla, c'era un danno di una ventina di milioni. Ma la nave era già malridotta: funzionava solo uno dei due motori, occorreva un serbatoio. Dopo la nave lo scarico del pesce dovevamo

andare in bacinò, per questi benedetti lavori, ma il «via» dell'armatore non è mai arrivato».

La società panamense si è disciolta nel nulla. «Quella italiana altrettanto», dice il capitano. «Non vi conosciamo». Ha risposto al comandante il presidente dell'Itimar. A fare piovere sul bagnato ci ha pensato un «sequestro cautelativo» del cargo ordinato dalla magistratura perché la «Rantuna Holding Corporation» aveva un debito di quasi duecento milioni con una ditta di San Benedetto, e non l'aveva mai pagato. Meglio dunque, per gli armatori, «dimenticare» il cargo, fare finta che non esistesse più, con i suoi motori pieni di acciaccchi e quell'equipaggio che pretendeva addirittura gli stipendi arretrati.

Fino a settembre per noi stromi e marinai, macchinisti ed elettricisti, erano arrivati - non sempre - acconiti di 200.000 lire al mese. Poi più nulla. Le navi sono un paradiso per gli imprenditori - peccocane e per le loro agenzie con uffici nei porti di tutto il mondo. Per lo stesso lavoro, i salari sono diversissimi. Un marinaio italiano ha uno stipendio non inferiore ai mille dollari. Un africano viene assunto a 250 dollari al mese, con un contratto di nove mesi. Deve però restare a bordo un

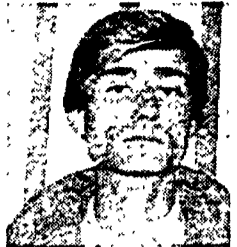
anno, o quindici mesi, se vuole vedere un soldo: sarà pagato infatti solo dopo il ritorno a casa, quando la compagnia si degnerà di farlo. Sul cargo Ettore ognuno ha la sua storia di miseria e sfruttamento. «Sono imbarcato da un anno e mezzo - racconta Lauren Gbodo, 32 anni, del Benin - ed in tutto mi hanno dato finora mille dollari. Ho moglie e quattro figli, come fanno a mangiare?». «Io ho un contratto da 350 dollari al mese - dice Alexis, 40 anni, dello Sri Lanka - ma in un anno ho visto in tutto 700 dollari. Ho tre bambini a casa, la più grande ha sette anni». «A casa mia in India - dice Babu Manuel - tutti aspettano soldi da me, sono l'unico che lavora. Devo mantenere i genitori vecchi ed i fratelli piccoli. Dopo sedici mesi di lavoro, non posso nemmeno comprare le sigarette».

In pentola ci sono pollo e riso. Il pranzo è ormai pronto. «Non moriamo di fame - racconta il comandante - perché qui la gente è buona e ci aiutano. Io formo il pane ogni due giorni, e non ha mai detto il suo nome. C'è una donna sui 50 anni che arriva qui in motorino e porta olio, pasta, quello che serve. Ci aiutano la Caritas e la Cgil. Ci hanno portato - loro e tanti altri - delle medicine ed anche i vestiti contro questo freddo».

Anche l'equipaggio ha chiesto ed ottenuto il sequestro della nave, per metterla in vendita ed ottenere quei duecento milioni necessari per pagare gli stipendi arretrati ed i biglietti aerei per tornare a casa. Deciderà il pretore, il 20 febbraio. Il cargo viene valutato fra i 400 ed i 500 milioni. Se fosse venduto come rottame, si ricaveranno 95 milioni. «Questa è l'ipotesi peggiore - dice il comandante Escobar - ma dobbiamo prenderla in considerazione. Il giudice ha scritto che, avendo noi dei diritti su questa nave, possiamo farci anticipare merci dai fornitori: sia per noi, sia per mantenere un minimo di efficienza della nave. Ma nessuno ci ha creduto. Per questo domani, lunedì, vado in banca a chiedere un prestito di 25 milioni, per riparare la nave che può essere venduta solo se è in grado di navigare. Andrò a chiedere le firme di garanzia al sindaco, al prefetto ed al vescovo. Non so più cosa fare».

Si vergognano a dirlo, ma hanno un problema. «Il pane non ci manca, ma non abbiamo una lira. Non possiamo mandare una lettera a casa, né fare una telefonata. Vorremmo potere spiegare, a mogli e figli, che siamo ancora vivi, bloccati in questo porto, e che speriamo di tornare a casa in primavera».

«Ludwig»
 nessuna traccia
 di Marco
 Furlan



Non c'è ancora alcuna notizia nelle ricerche avviate dagli investigatori per trovare Marco Furlan (nella foto), il giovane veronese condannato a 27 anni di reclusione insieme con Wolfgang Abel per alcuni omicidi rivendicati da «Ludwig» e scomparso nei giorni scorsi da Casale di Scodosia (Padova), dove si trovava in soggiorno obbligato in attesa della sentenza della corte di Cassazione, che si riunirà dopodomani. Le ricerche di Furlan, raggiunto da mandato di cattura emesso dalla corte d'assise d'appello di Venezia subito dopo la sua scomparsa, proseguono in tutta Italia e anche in alcuni paesi stranieri. I genitori e il legale di Furlan, avvocato Pietro Longo, temono che il giovane possa essersi ucciso, spaventato dalla prospettiva di tornare in carcere, mentre gli investigatori ritengono che l'imputato sia fuggito. Abel, in soggiorno obbligato a Mestrino (Padova), secondo quanto si è appreso, finora si è sempre presentato regolarmente a firmare tre volte al giorno l'apposito registro nella locale caserma dei carabinieri.

Provoca
 un «buco»
 di 6 miliardi
 al Casinò

infatti, aveva vinto alla roulette circa due miliardi nei giorni precedenti mentre è riuscito ad ottenere gli altri sei miliardi in prestito dall'ufficio fidi, debito che però non ha ancora onorato. La vicenda è emersa dopo un intervento del capogruppo del movimento «Nuova Società» al comune di Sanremo, Luigi Ivaldi. Il «buco» nel bilancio della casa da gioco ha provocato alcune reazioni. Ieri mattina si è svolto in comune un «summit» straordinario tra gli amministratori pubblici e i dirigenti dell'azienda sarebbe stato contestato di aver concesso un «fido» ad un cliente del quale non erano stati accertati per tempo i beni patrimoniali e soprattutto le solvibilità.

Furto
 miliardario
 in una chiesa
 di Udine

La corona argentea tempestata di pietre preziose dell'icona della Beata Vergine delle Grazie e numerose ex voto sono stati rubati nella sacrestia della basilica omonima, nel centro di Udine. Il valore della refurtiva - hanno riferito i carabinieri - ammonta a oltre un miliardo e settecento milioni di lire. I ladri avrebbero agito nella serata di venerdì ed hanno rubato dalla sacrestia anche ventidue milioni di lire in contanti e oggetti personali di frati e sacerdoti. Gli oggetti sacri rubati - hanno detto i carabinieri - erano coperti da assicurazione e dettagliatamente schedati fotograficamente. La basilica della Vergine delle Grazie è una delle maggiori del Friuli ed è molto amata dalla popolazione, soprattutto di Udine, che è legata da un voto cittadino, che ha quasi due secoli di storia ed è stato rinnovato nell'ultimo conflitto per preservare la città dai bombardamenti, e che viene ancora fatto in ottobre.

Pene «miti»
 al processo
 per lo scandalo
 di Saint Vincent

Molte assoluzioni e pene miti per gli imputati riconosciuti colpevoli al processo di appello per lo scandalo del Casinò di Saint Vincent, scoppato nel 1983 con la clamorosa irruzione di finanzieri e poliziotti tra roulette e tavoli del cienn-nd-fer e col successivo rinvio a giudizio di noti esponenti del mondo politico valdostano. 36 dei 50 imputati sono stati prosciolti. L'ex presidente della giunta valdostana e attuale consigliere regionale dell'Unione Valdostana, Mario Androne, è stato condannato a 3 anni (meno della metà dei 6 anni e 8 mesi del primo grado) per aver consentito che la convenzione con la Regione, titolare della licenza del Casinò, venisse «forzata» a proprio vantaggio dagli amministratori della Casa di gioco.

Nuovi criteri
 per la «dispensa»
 dal servizio
 di leva

La «Gazzetta Ufficiale» ha pubblicato il decreto che stabilisce i criteri per la individuazione degli arruolati che il ministero della Difesa ha facoltà di dispensare dal servizio di leva, qualora si prevedano eccedenze rispetto al fabbisogno quantitativo e qualitativo nel personale da incorporare. Il decreto individua i seguenti criteri: tutelare l'integrità socio-economica del nucleo familiare; permettere la continuazione di attività svolte da imprese familiari; ridurre l'impiego alle armi di arruolati in possesso di minori indici di idoneità alla prestazione del servizio militare. Il decreto stabilisce infine l'applicazione dell'ordine di priorità fra gli arruolati che si trovano nella medesima condizione.

GIUSEPPE VITTORI



Il tempo migliora, ma ieri ha nevicato su Venezia e sull'Appennino Fs, armata Brancaleone contro il gelo «Binari in tilt e il Pendolino è già vecchio»

La situazione va normalizzandosi, anche se ieri ha nevicato ancora a Venezia e sull'Appennino marchigiano. Ieri sera chiusa l'Autosole fra Modena e Reggio. Perché il maltempo ha mandato in tilt le ferrovie? «Sono saltati gli impianti di riscaldamento sui binari - dice un macchinista di Bologna - All'emergenza si è risposto con improvvisazione». E il pendolino? «È un treno già vecchio, la neve lo ha messo fuori uso».

GIAMPAOLO TUCCI

ROMA. Il macchinista, che ha visto da vicino il caos «per neve» nella stazione di Bologna, si chiede con candore: «Ma in Norvegia come fanno?». In Norvegia i treni camminano, nonostante ci siano trenta gradi sotto lo zero e montagne di ghiaccio. Come faranno i norvegesi? Valoris Ventura, il macchinista (e delegato sindacale della Cgil), risponde a se stesso con malizia: «Gli impianti di riscaldamento dei binari, lì in Norvegia, sono migliori dei nostri. Così la neve si scioglie e non impedisce l'attivazione degli scambi sui binari». Il maltempo ha paralizzato

per tre giorni i trasporti italiani: ferrovie, aeroporti e autostrade. Molte scuole sono state chiuse, alcune città inagibili. Nevica ancora sull'Appennino marchigiano. Nella tarda serata di ieri è stata chiusa la corsia nord dell'autostrada del Sole nel tratto fra Modena e Reggio, per una serie di incidenti che hanno provocato un morto e diversi feriti. Il carnevale di Venezia si è ridotto a un fantasma rigido e ghiacciato: non arrivano i turisti, le vie sono quasi impraticabili. La nebbia, ieri mattina, ha costretto all'inattività l'aeroporto di Bologna. Ma sono soltanto residui di emer-

genza, perché negli ultimi due giorni la situazione è andata normalizzandosi. È arrivato dunque il momento delle domande. Perché 30 centimetri di neve hanno bloccato i treni? È un quesito vecchio di 6 anni: nell'85 poca neve e molta acqua piovana paralizzarono la stazione Termini a Roma. Ancora: perché il «Pendolino» è andato in tilt all'inizio del primo round con il maltempo? Valoris Ventura nella stazione di Bologna («la più paralizzata dalla neve») ci lavora e, quanto al pendolino, ha fatto parte della commissione sindacale di controllo sulla sua costruzione. «La situazione ora è migliorata, ma ci sono ancora treni in ritardo, ci disagi per i viaggiatori non sono finiti. A cosa è dovuto il caos? La neve: penetra tra la rotaia e l'ago del binario. Saltano i contatti elettrici e diventa impossibile attivare gli scambi. Gli scambi devono essere puliti e lubrificati di continuo, perché il sistema elettrico è molto sofisticato. Va bene, arriva l'incidente naturale. L'uomo, in questo caso

prendono decisioni, è la paralisi totale. In questi giorni, per spalare la neve dai binari sono stati chiamati dei ragazzi. L'inesperienza, la disorganizzazione... Non c'è un sistema, che, tramite i computer, stabilisca tumi d'emergenza, l'impiego di squadre specializzate. Si va avanti così, improvvisando». E il pendolino, questo ba-luardo della nuova frontiera ferroviaria? «È già vecchio». Scusi? «Ma sì - insiste il macchinista Ventura - il progetto risale al 1965. Il prototipo è stato realizzato nel '70. Poi, non se ne è parlato più per una decina d'anni. È ritornato in auge con la gestione delle Ferrovie da parte di Signorile. La Fiat ne ha costruiti 13. Credo che il costo sia di 35 miliardi l'uno, 10 in più del superreno francese». Ed è bastata la prima neve a metterli fuori uso? «Sì, l'impianto elettrico non ha le necessarie protezioni. Questi treni sono stati costruiti in tutta fretta ed hanno avuto pochissimi collaudi». È stato come comprare un televisore in bianco e nero, pagandolo più di quelli a colore.

Il sindacato ha rivolto un'interrogazione al ministro dei Trasporti: lamentano la completa disorganizzazione del servizio ferroviario. Pare che la maggior parte degli impianti, lungo la linea Firenze-Bologna, sia priva di personale. E gli scambi ghiacciati non possono mica scongelarsi da soli. «Sì, è vero - dice Ventura - Nel vecchio Ente Ferrovie, c'era un ufficio neve. Poi, la situazione climatica, l'ammendamento e la nuova gestione lo hanno soppresso. Ora, manca un programma minimo contro il maltempo. Se, nelle situazioni di emergenza, due tre personaggi a Roma non

Azienda napoletana offre una singolare protezione «Attentati? Pellicola-antischegge» Il primo cliente è la base Nato

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MARIO RICCIO

NAPOLI. «Stante il dilagare degli atti terroristici preannunciati, ci permettiamo sottoporre alla vs. attenzione le nostre pellicole di sicurezza-antischegge da apporre alle superfici vetrate...». Così inizia la circolare della «Solar 2000», una piccola azienda napoletana, inviata in questi giorni all'attenzione dell'ufficio sicurezza ed economico, di consoliati, banche, raffinerie e aeroporti. La singolare iniziativa, partita all'indomani dell'inizio della guerra nel Golfo, sta ottenendo - dicono i promotori - grande successo. E non poteva succedere che a Napoli. Una città, come si sa, dove può accadere di tutto. Molti ricordano la fantasia dei napoletani durante il secondo conflitto mondiale e, successivamente, con l'arrivo degli alleati: riuscirono ad inventarsi mille attività per sopravvivere.

I primi che ci hanno chiamato sono stati gli addetti alla sicurezza della base Nato di Bagnoli», spiega orgogliosa la signora Maria Carpentiere, 36 anni, direttrice della società. Ed aggiunge: «Abbiamo numerosissime richieste anche da parte di consoliati, banche, raffinerie». Ma che cosa sono e a che servono queste «pellicole-antischegge»? Sentiamo ancora la signora Maria: «L'idea c'è venuta quando Saddam Hussein ha cominciato a minacciare mezzo mondo. È inutile negarlo, il nostro paese è nel mirino dei terroristi medio-orientali. Tutti si preoccupano, giustamente, di proteggere obiettivi civili, di polizia, carabinieri e soldati. Nessuno, però, si è caricato del pericolo di eventuali attentati a bersagli di secondo piano, che provo-

cherebbero sicuramente la caduta dei vetri, con la proiezione di frammenti trasformati in veri e propri proiettili. L'applicazione della nostra pellicola, invece, garantisce la massima sicurezza».

Sarà pure una «esperta in problemi di sicurezza militare», la direttrice di «Solar 2000», ma non dimentica il suo mestiere: quello di vendere, in tutti i modi, il «film termoisolante per vetro». «Tale pellicola in versione riflettente consente, inoltre, un notevole risparmio energetico - afferma con forza Maria Carpentiere, come se volesse convincerci ad acquistare il prodotto - Tutto ciò è confortato dal test che abbiamo fatto effettuare dalla Stazione Sperimentale dei vetri di Murano. Ad affiancare il lavoro della manager-tuttofare della piccola azienda di San Giovanni a Teduccio, ci sono tre

operai che in questo periodo lavorano ininterrottamente per oltre dieci ore al giorno. «Fortunatamente alla base Nato di Bagnoli ci hanno chiesto solo il materiale. Forse, per ragioni di sicurezza, hanno preferito far eseguire il lavoro a tecnici americani», spiega Maria che aggiunge: «L'onorevole richiesta, confesso, ci ha preso un pò alla spovvita. Comunque daremo la precedenza ai consoliati, alle raffinerie e all'aeroporto». La tragica guerra che si sta combattendo nel Golfo Persico ha già «arricchito» migliaia di napoletani, che non si sono lasciati sfuggire l'occasione per giocare al lotto il tempo sul conflitto in atto: 56 (la guerra), 90 (la paura), 18 (il sangue), regolarmente usciti, la settimana scorsa, sulla ruota di Napoli. Un «treno secco» che ha costretto lo Stato a sborsare alcuni miliardi.

Benetton ha perso la sua «guerra»

MILANO. Dunque il giuri della pubblicità, massimo organo di autocontrollo del settore, ha detto di no a Benetton e alla sua pubblicità «totale». Le croci del cimitero di guerra, e la stella di David campeggiante su una di esse, non compariranno più sui giornali con il marchio della ditta di Treviso. A chiedere l'intervento del «tribunale speciale» erano stati, oltre ad alcuni pubblicitari, anche il sindacalista Ottaviano Del Turco (che è andato in tv a sostenere la sua denuncia). Gli accusatori hanno puntato il dito sulla strumentalizzazione commerciale della guerra. Vendere magliette non si può, non si deve, sfruttando la tragedia in atto. Così dice la vigile coscienza della pubblicità che, come si sa, è l'anima del commercio. La risposta di Benetton (inteso come marchio e come immagine) non è stata comunque questa. Per bocca del responsabile della pubblicità Alessio Fornasetti, l'azienda ha di-

Boccata dal giuri delle pubblicità la campagna Benetton che proponeva il marchio di fabbrica a lato della immagine di un cimitero di guerra. L'azienda di Treviso, accogliendo la decisione del massimo organo di autocontrollo promozionale, ribadisce però la sua linea di comunicazione globale con il pubblico. La condanna, sollecitata tra gli altri dal sindacalista Del Turco, emessa in base all'articolo dieci.

MARIA NOVELLA OPPO



chiarato: «Prendiamo atto che il significato della nostra immagine non è stato accettato. Da sempre comunque consideriamo i nostri spazi pubblicitari anche un veicolo per trasmettere messaggi legati al contesto sociale e alla storia di tutti i giorni. Questo è ancora più vero soprattutto se riferito agli avvenimenti degli ultimi tempi, di tale gravità da provocare continue reazioni e prese di posizioni. Le nostre campagne pubblicitarie diffuse in più di 50 paesi in tutto il mondo, fino dai primi anni hanno assunto una connotazione sempre meno commerciale, e sempre più ideologica, per focalizzarsi su temi di grande attualità, quali l'infanzia, la fine della guerra fredda, problematiche razziali, l'Aids».

Insomma Benetton ribadisce la propria intenzione di comunicare globalmente col suo pubblico planetario usando spicolatamente la parola «ideologia», bandita