

### L'Italia ha saldato la quota '96 È prima tra i «big»

L'Italia, al momento, è l'unico dei «big» tra gli stati membri ad aver pagato per intero la sua quota ordinaria per il '96, la cui scadenza era prevista per il 31 dicembre scorso. Lo «sfogo» è il monito sull'Onu del presidente Scalfaro di qualche mese fa, dunque, era dunque più che legittimo da parte del nostro paese. Attualmente l'Italia è al sesto posto nella hit parade dei maggiori contribuenti, preceduto da Usa, Giappone, Germania, Francia e Regno Unito. Di questi, solo Germania e Gb hanno versato parte della loro quota, mentre noi abbiamo già pagato tutti i 67 milioni di dollari che dovevamo. Nel settembre scorso al 5° posto nel '96, quando assorbiremo più dell'Inghilterra: pagheremo il 6,15% dell'intero bilancio Onu, poco meno della Francia. Questo ci colloca tra i principali «azionisti» della Nazione unita e la nostra diplomazia se ne fa un punto di onore e anche di forza nel riproporre la nostra proposta di riforma del Consiglio di sicurezza, già sposta per altro da quasi un centinaio di altri stati membri. Ed è una posizione che da più forza anche alla bozza di riforma dei finanziamenti avanzata dall'Unione europea e, in particolare, dall'Italia che ne detiene la presidenza di turno.



Il segretario generale delle Nazioni Unite Boutros Boutros-Ghali

Jon Levy/Ansa

# L'Onu con l'acqua alla gola Tremila miliardi di «buco», crack entro l'anno

L'Onu corre verso il baratro, verso la bancarotta: ha oltre 2 miliardi di dollari di rosso, di cui più di un miliardo dovrebbero pagare gli Usa che però aspettano le riforme per onorare gli impegni. Le Nazioni unite hanno iniziato a ridurre: si parla di 1000 licenziamenti e di chiusure in vista. Il piano europeo per riformare il finanziamento e far pagare gli arretrati. Allarme nelle sedi periferiche: «l'emergenza si sente davvero». Parla l'ambasciatore Fulci.

STEFANO POLACCHI

ROMA. «Quando ero giovane, qui a New York tutti dicevano: "se continua così, la città farà bancarotta", ma nessuno ci credeva, ci si scherzava sopra. E invece la bancarotta ci fu: e tutti allora dovettero correre in aiuto della Grande Mela, i federali, le banche. Fu allora che nacque lo slogan "I love N.Y.": il rischio è che accada la stessa cosa ora, con l'Onu». L'ambasciatore Francesco Paolo Fulci, capo della missione italiana alle Nazioni Unite, non vuole farsi molti illusioni: «benissimo che questa volta la crisi finanziaria della grande balea - è tale da farla soffocare sul bagnasciuga di una bancarotta in agguato dietro l'angolo. Il grido di allarme l'ha dato nei giorni scorsi il manager finanziario dell'Onu, Joseph E. Connor: la bancarotta arriverà tra cinque mesi, il deficit di bilancio raggiungerà picchi spaventosi verso la fine dell'anno: mentre, tra febbraio e giugno la cassa non

andrà mai in rosso, a settembre l'Onu sarà sotto di 210 milioni di dollari che alla fine dell'anno diventeranno 420. Qual'è la causa principale? Che la gran parte dei paesi non pagano le proprie «rette», che hanno accumulato gravi arretrati e non pagano le quote dell'anno in corso. E i più grandi debitori dell'Onu sono proprio gli States: su un totale 2,3 miliardi di dollari (oltre tremila miliardi di lire) previsti e non pagati alla fine dell'anno scorso, un miliardo e 200 milioni di dollari - più della metà - devono sborsarli gli Usa. Ma il parlamento di Washington non vuol pagare: prima le riforme del Consiglio di sicurezza, del finanziamento, delle procedure di spesa, poi i soldi.

**Una bancarotta annunciata**  
«Ma questo, in base al principio "pacta servanda sunt" su cui si fonda il diritto internazionale, non è

ammisibile» butta là l'ambasciatore Fulci dal cellulare della sua limousine mentre attraversa la Grand Meja verso una colazione di lavoro. È tempo di grandi contatti, questo. L'Italia ha la presidenza dell'Europa, l'Europa ha già presentato per mano dell'Italia la sua proposta di riforma dei finanziamenti Onu e ora l'Europa - maggior finanziatore dell'Onu - deve rispondere a quella che alcuni definiscono «proposta indecente» di mister Ghali: l'ipotesi che gli Usa possano avere uno sconto del 5 o del 10 per cento sulla quota dovuta, ovvero che invece del 25% del bilancio Onu paghino solo il 20 o addirittura il 15%. Il sistema di pagamento si basa sostanzialmente sul rapporto tra reddito nazionale e reddito mondiale. Gli Usa già pagano meno di quanto il loro reddito rappresenti sul totale del mondo, mentre Europa (37%) e Giappone (15%) da soli pagano più della metà del totale, ovvero più di quanto il loro reddito rappresenti sul totale mondiale. Su questa posizione americana, che è il primo contributore ma anche il primo debitore, l'Europa e il mondo intero è un po' diviso. C'è chi non transige sul rispetto degli impegni presi, e c'è chi invece vorrebbe approfittare per far pagare meno agli Usa per diminuire così anche il suo peso interno all'organizzazione.

«Finora tutti i tentativi per far fronte all'emergenza sono stati respinti - spiega Fulci - Si è ipotizza-

to un prestito che coprisse il periodo fino al prossimo anno, quando si pensa che gli Usa possano pagare. Ma gli Usa hanno posto il veto. Si è proposta una tassa di un dollaro per ogni biglietto aereo delle compagnie occidentali, ma anche qui gli Usa hanno detto no. E allora? Sì, si possono licenziare 1000-1500 persone sulle 10mila che dipendono dall'Onu, ma il problema resterebbe tutto aperto, il debito è enorme. Un'enormità che anche nelle sedi periferiche comincia a pesare come un macigno su chi ogni giorno lavora con e per l'Onu. A Ginevra la preoccupazione è già a livelli di guardia. «È cambiato tutto, la cinghia è stretta fino all'osso. Si fa economia su tutto, ma proprio su tutto, tanto che il lavoro comincia a diventare quasi impossibile» raccontano dall'Agenzia che si occupa della deservificazione del mondo. E dalla sede Onu di Roma gli fa eco una preoccupazione analoga: «già diverse volte è suonato l'allarme - affermano i funzionari - ma ora si percepisce che l'allarme è rosso davvero, che non è come le altre volte. I comunicati che ci arrivano ci preoccupano. Da tempo ormai non possiamo spendere più nulla: neanche comprare la carta per le fotocopie». «Cosa significa la bancarotta?», sorridono amaramente a New York - Che si va già con la scure, che si licenzia i dipendenti, che si inizia a sospendere qualcuna delle sedici missioni di pace, per esempio ad Haiti, si chiudono centri studi e piano piano si taglia sempre più in profondità».

#### Le riforme in cantiere

Certo per l'Onu, già in crisi profonda dopo il crollo del Muro di Berlino e entrato in coma profondo con la guerra dei Balcani, questa crisi finanziaria sull'orlo del crack non ci voleva. O forse era nelle cose, lo specchio del suo stato di salute. Ora è il tempo delle riforme, gli Usa le chiedono come precondizione per pagare. E le riforme più urgenti sono due. Quella del sistema di finanziamento e quella del Consiglio di sicurezza. Sulla prima l'Europa ha la sua bozza: un nuovo sistema di calcoli che risponda meglio alle realtà dei vari paesi, che punti all'azzeramento degli arretrati in base a precise tabelle di marcia e che preveda però anche incisive penalità per chi non paghi, come il blocco di contratti e assunzioni o nomine per ditte e persone provenienti dai paesi morosi. Per il Consiglio, invece, l'Italia ha la sua proposta: no all'ingresso permanente di Germania e Giappone, ma sì a un gruppo di 25-30 paesi che sedano come membri semi-permanenti a rotazione. Un sistema che terrebbe conto delle diverse realtà regionali e ispirato a un principio di maggior democrazia. Un sistema anche che, prevedendo una contribuzione aggiuntiva per le operazioni di peace-keeping per i membri semi-permanenti del 5% sulla loro quota regolare, alzerebbe anche il budget Onu.

## Contro lo smog Parigi punta sul «petrolio verde» Grano e barbabietola per pulire la benzina

La Francia punta sulla barbabietola e il girasole per produrre benzina meno inquinante. Ieri il primo ministro Alain Juppé ha annunciato che entro il 2000 tutti i produttori francesi di carburante saranno obbligati ad aggiungere quantità di componenti di origine vegetale ai loro prodotti. Perplesso i petrolieri, ma anche i movimenti ambientalisti. «Non saranno prodotti ossigenati a migliorare la qualità dell'aria».

NOSTRO SERVIZIO

PARIGI. Alain Juppé ha deciso. Il primo ministro francese, nell'ambito del progetto sulla qualità dell'aria, ha annunciato che entro il 2000 tutti i produttori francesi di carburante saranno obbligati ad aggiungere quantità di componenti di origine vegetale ai loro prodotti. Soddisfatti i settori cerealicoli, produzione della barbabietola, della colza, delle oleaginose. Critica la «lobby» del petrolio. Intervene all'annuale conferenza agricola, Juppé ha illustrato anche diversi provvedimenti che la compagine governativa ha in animo di adottare a breve termine per l'alleggerimento fiscale sul settore agricolo, che andrà di pari passo con le deroghe concesse ai produttori di «biocarburanti».

L'annuncio giunge ad appena due giorni dal grande scalpore suscitato in Francia dallo studio epidemiologico che ha quantificato in diverse centinaia i decessi provocati direttamente dal grave inquinamento atmosferico che avvelena l'aria di città come Parigi e Lione. «Petrolio verde» significherebbe innanzitutto inserimento nella benzina per autotrazione di etanolo (ricavato dalla fermentazione della barbabietola e del grano) e di diestere (ricavato per processo chimico di esterificazione, reso cioè «combustibile», delle oleaginose, colza e girasole innanzitutto). Ciò allo scopo di diminuire, le componenti «aromatiche» e di benzene ad abbassare significativamente gli scarichi inquinanti. La direttiva francese ha tratti comuni con quella adottata negli Stati Uniti con il «Clean Air Act», i cui effetti paiono positivi, ma bisognerà aspettare che il progetto diventi legge per saperne di più sulle percentuali cui dovranno attersi i produttori per purificare i carburanti. Ciò anche perché Parigi intende conformarsi alla regolamentazione europea in preparazione a Bruxelles.

Secondo il quotidiano *Le Monde*, che ieri ha dato la notizia in anteprima, palazzo Matignon si è trovato, in queste ultime settimane in cui ha lavorato per mettere a punto il progetto, a fronteggiare l'aspro conflitto tra «lobby» petrolifera e «lobby» agricola. Gli agricoltori, stretti nella loro produzione dalla politica europea che limita le superfici coltivabili per uso alimentare, avrebbero insistito per imporre l'uso di carburanti verdi, o «ossigenati». Per il governo, naturalmente, si trattava di ridurre l'inquinamento - come l'opinione pubblica chiede con sempre maggior convinzione - e allo stesso tempo di far calare la «bolletta» petrolifera della Francia. Nel campo avversario, i petrolieri non hanno lesinato gli attacchi: le sostanze verdi - hanno sostenuto - diminuiranno soltanto del 10% le emissioni di monossido di carbonio e del 5% quelle di idrocarburi, mentre nessun effetto avranno sull'ozono, né sull'ossido di azoto, considerati i due più temibili nemici dell'equilibrio atmosferico.

Diversa l'obiezione sull'«estere metilico di colza», che sarebbe l'elemento decisivo, a detta di tutti, per ridurre le emissioni di zolfo e delle famigerate «particelle in sospensione», consentendo di evitare o ridurre il ricorso al gasolio. Ma - viene osservato - il costo di produzione dell'«estere metilico di colza» sarebbe triplo rispetto al corrente prezzo del gasolio. C'è stata quindi una vera battaglia ai vertici del governo, con i ministri di agricoltura e ambiente da una parte e ministri dell'industria e delle finanze dall'altra. In particolare le finanze si opponevano ad ogni agevolazione fiscale per i carburanti «puliti», ma le mire di Alain Juppé andavano proprio in quella direzione. In molti, ecologisti in testa, avevano già notato la buona disposizione del premier verso questo tema il 2 ottobre scorso, quando Juppé inaugurò «la più grande fabbrica di diestere del mondo a Grand-Couronne (nord-ovest di Parigi) prendendo impegni precisi con gli agricoltori in vista della produzione di «biocarburanti».

## Santo Domingo: recuperati 130 cadaveri, altri 59 in fondo al mare «Nessun fulmine colpì l'aereo»

NOSTRO SERVIZIO

SANTO DOMINGO. Piccoli canotti color arancione dai quali uomini armati di arpione - novelli monatti in un mare infestato dai pescocani - raccolgono i corpi smembrati di alcune delle 189 vittime della sciagura aerea di giovedì scorso nella Repubblica Dominicana. Queste le immagini trasmesse dalle Tv di tutto il mondo a 36 ore dal fulmineo inabissarsi nel mar dei Sargassi del Boeing 757 della Birgen Air che stava riportando a casa un carico di turisti quasi tutti tedeschi. I corpi della maggior parte delle vittime giacciono ora a 1.200 metri di profondità, sotto quel mare blu che - da vivi - avevano a lungo sognato mettendolo da parte marco su marco per pagarsi una vacanza a prezzi stracciati nel paradiso di seconda classe di Santo Domingo. E, in mancanza di indizi degni di questo nome sulle cause della sciagura, sono le polemiche oggi a tenere banco. Polemiche su disinvolti operatori turistici come la «Oeger tours GmbH» con sede ad Amburgo ma fondata dal turco Yural Oeger, che realizza fatturati da capogiro (752 miliardi di lire alla fine del 1995) facendo volare i clienti su aerei a bassissimi standard di sicurezza. Polemiche dell'associazione piloti tedeschi («ce l'aspettavamo», è stato il commento pieno di rabbia del portavoce) per la scarsa sorveglianza delle autorità sulle qualifiche di volo di personale ed aerei di compagnie dal nome esotico. Polemiche infine dei familiari delle vittime per la scarsità di informazioni sull'accaduto.

La guardia costiera degli Stati Uniti ha lanciato comunque una ricerca a tappeto per recuperare il registratore di volo del biereatore precipitato. In particolare sono stati inviati nelle acque antistanti San-

to Domingo un aereo e una nave equipaggiati con speciali apparati in grado di individuare il segnale automatico emesso dalla scatola nera. L'ipotesi che era ieri stata avanzata come una probabile causa della sciagura - un fulmine che avrebbe colpito il velivolo a 1500 metri di quota, poco dopo il decollo dall'isola - è stata ieri scartata dagli esperti tedeschi. Gli investigatori stanno invece puntando su libri di manutenzione del 757, che era stato messo in servizio in fretta e furia all'ultimo minuto dalla compagnia turca «Birgenair» in sostituzione di un altro aereo rimasto a terra per problemi tecnici. Nel clima arroventato dalle polemiche, un altro aereo della stessa compagnia è stato bloccato ieri per alcune ore dalle autorità aeroportuali di Amburgo perché non aveva un permesso regolare di volo. Ci sono volute tre ore alla «Birgenair» per produrre i documenti e «liberare» così velivolo e passeggeri.

## Succede in Virginia Partorisce dopo lo stupro siccome il padre è ignoto perde il sussidio statale

WASHINGTON. Violentata da una banda di motociclisti 12 anni or sono, una donna della Virginia ha perso ieri il sussidio familiare per la bimba nata dal brutale stupro in quanto non è in grado di indicare l'identità del padre. La donna ricorda solo d'essere stata trascinata in un furgone, da sei motociclisti incontrati in un bar, per essere stuprata, a turno, da tutto il gruppo. Succede, però, che una nuova legge entrata in vigore in Virginia impone alle madri che ricevono sussidi statali per i figli di indicare, su un modulo, l'identità del padre.

«Dodici anni fa sono stata vittima di uno stupro, adesso è mia figlia ad essere vittima di una terribile ingiustizia» ha affermato la donna dopo la perdita del sussidio. «Ero ubriaca e prigioniera in un furgone» ha detto ancora alle autorità, cosa potevo dire ai miei assaltatori? Quando avete finito, mi lasciate per favore nome e indirizzo?». La donna, che per 12 anni ha cercato di dimenticare il terribile episodio, è ripiombata adesso in un altro incubo.

L'ufficio di assistenza sociale che segue il suo caso ha chiesto alla donna di documentare almeno lo stupro subito, con cartelle mediche o la copia della denuncia alla polizia. Ma la donna, che oggi ha 31 anni, non ha mai denunciato alle autorità la violenza subita quando era diciannovenne. «Sapevo che sarei solo andata incontro ad altre esperienze umilianti» ha affermato sfidando i consigli dei miei familiari. Volevo invece tenermi la bimba concepita durante quel terribile incontro. Non mi sono mai pentita della mia decisione».

**SEMINARIO DI STUDIO**

**L'autonomia organizzativa: una premessa per il Federalismo**

*In collaborazione con: ARAN, Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome, Associazioni delle Autonomie Locali, CGIL-CISL-UIL, CONFEDIR*

**15 febbraio 1996 ore 15.00**

• **PROGRAMMA** •

**ore 15.00 Registrazione dei partecipanti**

**ore 15.30 Saluto**  
• GIUSEPPE DE RITA Presidente Cnel

**ore 15.45 Introduce**  
• ARMANDO SARTI Presidente Commissione Cnel Autonomie Locali e Regionali

**ore 16.00 Dibattito**

- CARLO DELL'ARINGA Presidente ARAN
- ANTONIO FOCILLO Segretario Confederale Uil
- ROBERTO CONFALONIERI Consigliere Cnel
- GUIDO GONZI Presidente Unceam
- ALFIERO GRANDI Segretario Confederale Cgil
- ENRICO GUALANDI Segretario Generale Lega delle Autonomie Locali
- LUIGI MARIUCCI Coordinatore Affari Costituzionali della Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome
- MARCELLO PANETTONI Presidente Upi
- ROBERTO TITARELLI Segretario Confederale Cisl
- ANGELO ZICCARDI Presidente Consulta Nazionale Piccoli Comuni

**Roma - Viale David Lubin, 2 - tel. 06/3692304 - 3692251**