

## FIUMICINO

Motore incendiato  
Atterraggio d'emergenza  
per un Dc10

Un aereo, un Dc10 della Continental, partito alle 14.30 da Fiumicino e diretto a New York, è stato costretto a tornare a terra, dopo essersi liberato del carburante, a causa della rottura di uno dei tre motori. Tutti i 146 passeggeri e le 14 persone dell'equipaggio. Il principio d'incendio che ha messo fuori uso uno dei tre motori si è verificato subito dopo il decollo. Il comandante ha quindi chiesto un atterraggio d'emergenza che si è svolto senza incidenti dopo una mezz'ora.

## ROMA

Fiamme in una scuola  
del centro  
Otto intossicati

Incendio ieri mattina in una scuola superiore del centro di Roma, l'itis «Galileo Galilei». Ad dare l'allarme sono stati alcuni studenti, che hanno fatto uscire dalle aule i loro compagni. I vigili del fuoco intervenuti con sette mezzi hanno rapidamente circoscritto le fiamme, che erano partite da un seminterrato. I primi che hanno cercato di domare l'incendio sono stati gli agenti di due volanti di polizia di zona. Cinque di loro sono rimasti intossicati: ne avranno per pochi giorni. Nelle stesse condizioni sono un professore di religione e due bidelli.

## Alunno preso a calci, prof sospeso

L'Osservatore romano: «Arcana villania sfociata in assurda violenza»

ROMA Il provveditore agli studi di Roma, Paolo Norcia, ha sospeso E.L., il professore che giovedì scorso ha colpito con due calci D., 12 anni, nella scuola media di Monterotondo, vicino Roma. Al bambino è stata poi asportata la milza. Il provvedimento del responsabile dell'ufficio scolastico provinciale è stato preso ieri mattina. Il provveditore ha anche inviato un ispettore del suo ufficio nella scuola. Il professor Norcia, addolorato dell'accaduto, ha detto che la sospensione cautelare del docente di educazione tecnica è stata presa anche in base all'esistenza di una denuncia fatta ai Carabinieri. Arriva, intanto, un durissimo giudizio dell'Osservatore romano. Il gesto del professore che ha

colpito con un calcio un ragazzo «appare» all'Osservatore romano «un rigurgito di arcana villania sfociata in un'assurda violenza». Raccontando la vicenda, il giornale vaticano scrive che la madre del ragazzo dice di sapere che il docente dopo quanto accaduto è «a pezzi». «Lo stato d'animo del docente commenta il quotidiano - è facilmente comprensibile: egli è rimasto vittima di se stesso, di uno stile certamente poco educativo, oltre che pericoloso, le cui conseguenze, qualora venissero confermate le responsabilità, pagherà nelle sedi opportune». «Pedagogicamente - prosegue l'articolo - non si ritiene accettabile né valido un ceffone, figurarsi un calcio. Il gesto del professore

a prescindere da cosa lo abbia provocato, perché comunque nulla lo giustificerebbe, appare come un rigurgito di arcana villania, sfociata in un'assurda violenza». Il professor E.L. dal giorno del fatto non è tornato a scuola, mettendosi in malattia. La scadenza della sospensione cautelare è legata al risultato delle indagini della magistratura edell'ispezione disposta dal provveditore. In sostanza, spiegando all'ufficio scolastico provinciale, il docente non potrà far ritorno a scuola finquando le due inchieste, ma in particolar modo quella della magistratura, non avranno accertato le sue reali responsabilità nella vicenda. «È distrutto - dicono i colleghi -

è andato a trovare il ragazzo in ospedale, ha chiesto mille volte scusa a lui e ai genitori». Il docente ha avuto comunque la piena solidarietà dei colleghi. «Lacasse è vivace sì, ma è stato un episodio casuale - ha affermato l'avvocato, Maria Grazia Ricciotti - anche se non doveva accadere. Il professore è disperato. Non lo meritava. È un uomo tranquillo. Il fatto forse si è verificato proprio a causa della confidenza che aveva con i suoi studenti». «È buono, è gentile - ha aggiunto un bidello - insegna qui da 15 anni e non si è mai verificato nulla del genere. Lo hanno sospeso anche come giudice di pace». Dello stesso parere le mamme dei ragazzi. «Qui i professori sono impeccabili».

Notizie  
Flash



## No al Mose, ma il progetto va avanti

Bocciatura «condizionata» per il sistema di paratie mobili per la laguna di Venezia  
Lo studio esecutivo potrebbe comunque iniziare. Al governo la decisione finale

## L'INTERVISTA

## «Rischi economici per il porto»

VENEZIA Lontano dalla Laguna sono numerosi i sostenitori del Mose, in particolare all'interno delle autorità portuali dell'Adriatico. La costruzione del sistema di paratie mobili di fronte alle bocche di porto rischierebbe infatti di condizionare pesantemente il traffico, in particolare per quanto riguarda i container. Sapendo di poter «incappare» in una giornata di chiusura delle dighe, gli operatori potrebbero infatti decidere di puntare su scali vicini e altrettanto efficienti, come Trieste o Ravenna.

Andrea Razzini, segretario della Port Authority di Venezia, cerca di gettare acqua sul fuoco, anche se non riesce a nascondere fino in fondo la propria preoccupazione.

Quale impressione avete ricevuto analizzando gli studi contenuti nel Mose?

«All'interno del progetto manca uno studio sulle conseguenze che la realizzazione delle paratie potrebbe avere sull'economia portuale».

Il giudizio è dunque negativo?

«No. È semplicemente una constatazione: ci siamo limitati a sottolineare che manca una valutazione dei rischi economici; una valutazione che in quella sede - e parlo del lavoro dei cinque saggi - probabilmente di poteva (o si doveva?) tenere in considerazione».

Questo significa che anche voi non avete una valutazione precisa di questi rischi?

«Questo significa semplicemente che, in caso di parere positivo sull'impatto ambientale e di avvio delle procedure, chiederemo di poter partecipare attivamente alla progettazione esecutiva. Per realizzarla saranno a disposizione due anni: c'è dunque tutto il tempo per intervenire. Insomma: sarebbe nostro desiderio essere presenti a questo lavoro. È ovvio che se si arrivasse alla bocciatura tutto questo discorso finirebbe con il perdere di valore».

Lo sa che i porti concorrenti si fregano già le mani, in attesa di raccogliere i clienti che voi rischiate di perdere?

«Intanto per quest'anno siamo ancora saldamente in testa alla classifica dei porti dell'Adriatico. Esistono poi altri scali in cui si lavora con le dighe. Penso per esempio ad Anversa. Uno dei modi con cui si può ridurre un effetto non gradito (in questo caso le paratie, ndr) è aumentare l'efficienza della struttura. Due anni di progettazione e otto di lavori: ci saranno come minimo dieci anni per adeguare le nostre possibilità di manovra».

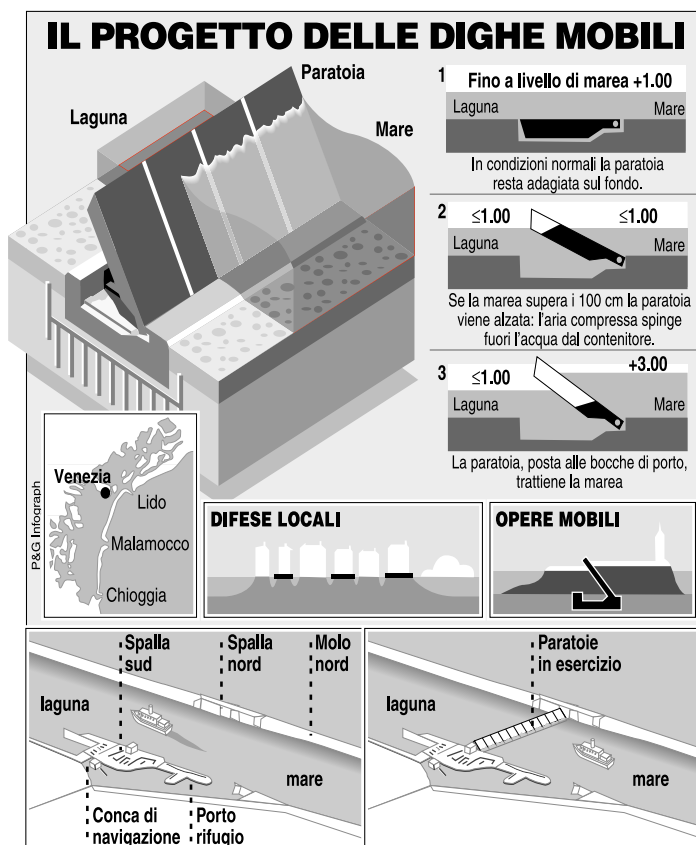
Ma lei non è proprio preoccupato?

«Moderatamente».

E gli operatori?

«Non hanno mancato di esprimere la loro perplessità su come sono state portate avanti le cose. In particolare quando, dalla lettura dei documenti, si è scoperta la mancanza di studi adeguati».

P.F.B.



## LE REAZIONI

## «Non si può intervenire solo contro l'acqua alta»

VENEZIA Cos'è il Mose? Di certo è un figlio illegittimo di molti. Realizzato dal Consorzio Venezia Nuova (di cui fa parte anche Impregilo, società controllata dalla Fiat), non è mai stato particolarmente amato. Forse perché l'idea risale agli anni 80, quando a Venezia imperava l'allora ministro De Michelis e si parlava con insistenza di Expò universale. È dunque prima di tutto figlio della grande perduta - e non rimpiantata - di un'epoca che si vuole dimenticare.

Il giudizio più articolato sul progetto è senza dubbio quello espresso nei giorni scorsi dai Ds veneziani. «La salvaguardia di Venezia - spiega il segretario della Federazione, Andrea Martella - deve essere affrontata nella sua complessità. Non ci si può limitare a un solo aspetto, come l'acqua alta. Allora, contestualmente al Mose, si deve parlare di manutenzione, ripristino dell'equilibrio idrogeologico, disinquinamento, rivitalizzazione socioeconomica... La stessa legge su Venezia subordina ogni intervento sulle bocche di porto a un "adeguato avanzamento" degli interventi di disinquinamento, alla riapertura delle valli da pesca, alla sostituzione del traffico petrolifero. Fatte salve le direzioni conclusioni a cui perverrà la "Via" - conclude Martella -, per quanto ci riguarda la progettazione esecutiva delle opere può cominciare, ma dovrà prima di tutto affrontare quella mole di proble-

mi ingegneristici, ecologici ed economici emersi in questi anni». Un sì «condizionato», dunque, che potrebbe diventare anche una delle ipotesi di mediazioni sulle quali si lavorerà nelle prossime settimane. Sorprendente, da Roma, arriva il parere di Giorgio La Malfa. Il segretario del Pri definisce «ospetata» la pressione che si sta producendo intorno al parere che la commissione dovrà emettere sul Mose. «Non vorremmo che l'interesse a compiere l'investimento, con il suo imponente importo finanziario, finisse per prevalere sulle ragioni di ordine generale e di ordine tecnico specifico che devono essere valutate e meditate a fondo. Vale la pena investire oltre diecimila miliardi in un progetto inteso a prevenire un fenomeno che si verifica sei o sette volte l'anno? Non sarebbe più opportuno destinare questi finanziamenti a opere urgenti per il recupero della laguna?».

Mentre i Verdi, presenti in giunta con il prosindaco Bettin, dichiarano la loro totale contrarietà al progetto, il ministro dei Lavori pubblici Enrico Micheli ha recentemente aperto una porta al Mose: «Un paese serio non può tenere in sospeso in eterno i grandi progetti di opere pubbliche». E il suo predecessore Paolo Costa, veneziano Doc, si è spinto oltre: «La storia infinita del Mose, oltre a ritardare la salvaguardia della città, nuoce alla sua immagine».

## PIER FRANCESCO BELLINI

VENEZIA Alla fine sarà un «no». Probabilmente non sarà una bocciatura definitiva, ma si tratterà pur sempre di un «no», per quanto «condizionato». A meno di colpi di scena dell'ultima ora, la «Via», la commissione incaricata di esprimere la valutazione di impatto ambientale, metterà un freno al Mose, il sistema di paratie mobili studiato per salvare Venezia dall'acqua alta. Il verdetto - che verrà pronunciato questa mattina - sarà sostanzialmente negativo: troppe, nel progetto, sarebbero le incongruenze; troppi i problemi non affrontati compiutamente. Per il Mose si aprirà così una fase interlocutoria, nel corso della quale si cercherà di venire incontro alle richieste della «Via» senza però accantonare definitivamente l'idea. Tecnicamente, il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi - congiuntamente ai colleghi Melandri e Micheli - avrà due settimane di tempo per sottoscrivere un parere da discutere in Consiglio dei ministri.

I punti sui quali la «Via» articolerebbe il parere contrario sarebbero sostanzialmente tre: tre «palletti» intorno ai quali muoversi per cercare un punto di mediazione. Il principale sarebbe relativo

allo scenario marino. Lo studio non conterrebbe infatti indicazioni sufficienti su come la combinazione di subsidenza (ovvero l'abbassamento del suolo) ed eustatismo (l'innalzamento dei livelli del mare) influiranno sulla reale operatività del sistema. In caso di un innalzamento modesto del livello marino, e di blocco della subsidenza (grazie al minor impatto dell'estrazione di metano in Adriatico), il Mose potrebbe infatti risultare inutile. Ovvero: con un investimento analogo potrebbero venire realizzate opere tali da ottenere un'adeguata protezione dalle acque alte. Nel caso contrario, ovvero un innalzamento eccessivo del livello del mare - secondo le stime più pessimistiche potrebbe arrivare anche a 60 centimetri in un secolo -, il sistema delle dighe rischierebbe invece di diventare dannoso: le paratie rimarrebbero perennemente chiuse, impedirebbero il ricambio delle acque e rischierebbero di ridurre la laguna a una palude. Tutto questo fermo restando che «insulare», consolidamento delle fondamenta della città, sbancamento delle zone interrate e chiusura del canale dei petroli sono interventi obbligatori e preliminari, come prevede il «Protocollo Venezia».

In quest'ottica si inserirebbe la seconda osservazione, pretta-

mente economica: conviene realizzare un intervento che tra qualche decennio potrebbe risultare superato? La costruzione del Mose causerà inoltre una serie di problemi al porto industriale. In concomitanza con la chiusura delle paratie risulterà infatti impedito il traffico delle navi portacontainer. Questo rischio non sarebbe stato calcolato fino in fondo.

L'ultima osservazione sarebbe invece di tipo ambientale.

Mancherebbe infatti uno studio idrogeologico approfondito sui fiumi che si riversano in laguna e che, in caso di chiusura delle paratie, finirebbero con l'allagare l'entroterra. Il tutto, poi, in presenza di uno strumento «pesante» dal punto di vista ambientale, che prevede l'insediamento sul fondo della laguna di 79 paratie in cemento lunghe trenta metri e larghe venti (41 alla bocca di Lido, 20 a Malamocco e 18 a Chioggia). Nel momento in cui vennero avviati gli studi erano state poste tre condizioni: che la soluzione fosse flessibile, sperimentale e reversibile. Una volta

messe in posa, per rimuovere le paratie servirebbe quantomeno il tritolo. Non riguarda direttamente la «Via», ma anche il ragionamento sul costo dell'intervento non potrà infine essere trascurato dal Consiglio dei ministri. Per realizzare le paratie - con otto anni previsti di lavoro - serviranno 4.440 miliardi di lire, ai quali si dovranno poi aggiungere 18 miliardi all'anno per la manutenzione e lo stipendio di 150 occupati una volta che l'opera sarà entrata a regime. Se si aggiunge che non potranno essere intaccati i fondi per la manutenzione ordinaria della città - e sono altri 5.000 miliardi - non si è lontani dal vero se si ipotizza una necessità di investimenti di 10.000 miliardi. «Senza la certezza dei finanziamenti - ha ripetuto più volte il sindaco Cacciari - non si partirà».

Sul tavolo ci sarebbe comunque già una possibile ipotesi di mediazione. Il «no condizionato», messo accanto al «sì» dei saggi, potrebbe consentire di avviare ugualmente la progettazione esecutiva (tempo previsto due anni), mettendo però come condizione il rispetto totale delle indicazioni della «Via». In alternativa si potrebbe ripartire da zero, con una nuova fase di studio affidata a una commissione di tecnici superpartes.

COMUNE DI FIESOLE (Provincia di Firenze)  
Avviso di adozione e deposito del Piano Strutturale  
Ai sensi e per gli effetti dell'art. 36, co. 8, L.R. Toscana n° 5/1995, si rende noto che con deliberazione C.C. n° 113 del 30/11/98 è stato adottato il Piano Strutturale del Comune di Fiesole. La deliberazione ed i relativi elaborati sono depositati presso la sede comunale, Ufficio Urbanistica, a libera visione del pubblico, per il periodo di 30 gg. dalla data del 10/12/98.  
Per informazioni: 055/5961251. Il Garante dell'Informazione (Dot. Rocco Laudetta)

**CGIL** **DECENNALE** 1998-1998 FLAI CGIL

ROMA 11 DICEMBRE 1998 - PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI VIA MILANO 9/A (VIA NAZIONALE)

**UN NUOVO PATTO FRA SOCIETÀ LAVORO AGROINDUSTRIALE E AMBIENTE**

Apertura dei lavori ore 10.00  
Presidente **Marcello Tocco**  
Vicesegretario generale Flai Nazionale

ore 10.15 **Relazione Gianfranco Benzi**  
Segretario generale Flai nazionale

ore 13.30 **Conclusioni Sergio Cofferati**  
Segretario generale Cgil

Intervengono  
**Paolo De Castro** Ministro delle Politiche Agricole  
**Edo Ronchi** Ministro dell'Ambiente  
**Giuseppe Avolio** Presidente Cia  
**Paolo Bedoni** Presidente Coldiretti  
**Augusto Bocchini** Presidente Confagricoltura  
**Luigi Borrelli** Assessore all'Agricoltura Regione Abruzzo  
**Guido Fabiani** Rettore III Università di Roma Direttore Quicena Agraria  
**Giulio Fantuzzi** Eurodeputato Presidente Europa Amica  
**Albino Gorini** Segretario Generale Flai  
**Stefano Mantegazza** Segretario Generale Uila  
**Giorgio Sampietro** Vicepresidente Federalimentare

**UNIVERSITÀ DI ROMA LA SAPIENZA**  
**FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA**  
**FONDAZIONE ISTITUTO GRAMSCI**

**PIERO SRAFFA'S WORK AND PERSONALITY. CONTRIBUTIONS IN THE CENTENARY OF HIS BIRTH**

Rome 14-16 December 1998  
Sala del Rettorato della Camera dei Deputati via del Seminario 76

**MONDAY, DECEMBER 14, 3 P.M.**  
**THE CAMBRIDGE ARCHIVES AND SRAFFA'S INTELLECTUAL BIOGRAPHY**  
CARLO ANGELICI RENATO ZANGHERI JONATHAN SMITH  
CHIARA DANIELE JEAN-PIERRE POTIER NERIO NALDI  
ANDREA GINZBURG GIUSEPPE VACCA GIANCARLO DE VIVO

**TUESDAY, DECEMBER 15, 9 A.M.**  
**EFFECTIVE DEMAND, ACCUMULATION AND DISTRIBUTION**  
ALESSANDRO RONCAGLIA MALRO CAMINATI  
AMIT BHADURI AUGUSTO GRAZIANI BERTRAM SCHEFOLD  
ANTREA SALANTI ANDREA CIAMPALINI  
FERNANDO VIANELLO ROBERTO CICCONE

**TUESDAY, DECEMBER 15, 3 P.M.**  
**SRAFFA AND THE CLASSICAL THEORY OF VALUE AND DISTRIBUTION**  
PIERANGELO GAREGNANI MURRAY MILGATE MASSIMO PIVETTI  
ANTONELLA STRATI GARY MONGIOMI CARLO CASARONA

**THE CRITIQUE OF ECONOMIC THEORY**  
ANTONIA CAMPUS RODOLFO SIGNORINO FABIO PETRI  
FAIHO KAVAGNANI JOHN EATWELL MURRAY MILGATE  
MARCO PICCONI HEINZ D. KURZ NERI SALVADORI SERGIO LEVRECO

**LANGUAGES**  
THE CENTER WILL BE AVAILABLE IN ITALIAN, ENGLISH AND FRENCH. INTERPRETATION IS PROVIDED.  
BANK OF AMERICA ITALIANA

**Unicredito Italiano**

**ORGANIZING SECRETARIAT**  
112 \*\*\* 055/5961251 FAX \*\*\* 055/596127 e-mail info@gramsci.it

