LE RAGIONI DELLA COLLETTIVITA' DEVONO PREVALERE SUGLI INTERESSI DI PARTE

Non c'è un momento da perdere per salvare il patrimonio naturale

Forse le regioni non hanno sfruttato a fondo le loro facoltà, ma va tenuto conto delle inadempienze del potere centrale - Adesso dobbiamo trarre le debite conseguenze - Una cosa è la proprietà dell'area, un'altra il diritto di edificarvi - Il parlamento impegnato a varare entro l'anno prossimo la grande riforma

La crisi delle città, messa a nudo in tutto il suo squallore dall'asistirità petrolifera, i dibattiti sulla proroga dei vincoli di piano regolatore e sul rilancio dell'edilizia economico-popolare, hanno riportato all'attenzione generale la drammatica situazione urbanistica del nostro paese. E' quindi il momento di tentare un bilancio, con particolare riguardo all'attività delle regioni, dal momento che l'urbanistica è da tre anni loro specifica competenza: ed è un bilancio pieno di ombre, come è risultato dal convegno che all'argomento è stato dedicato negli ultimi giorni di novembre, a Perugia, dall'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Se è vero che le regioni non hanno saputo sfruttare a fondo tutte le possibilità loro offerte dalla Costituzione, la causa prima dell'insoddisfazione — come è stato concordemente riconosciuto da politici e amministratori — va ricercata nelle molteplici inadempienze dello Stato: basterà accennare alla scarsità dei fondi concessi (450 miliardi sui 1500 richiesti), al ritardo dei decreti delegati (che sono del 1972), al rinvio della legge-quadro per il riordino degli enti locali, alla mancata revisione della legge comunale e provinciale, agli intralci frapposti alla piena attuazione della legge sulla casa, al mancato riordinamento dei ministeri e, soprattutto, all'assenza della legge-cornice urbanistica, invano promessa da una dozzina di anni.

A questo si aggiunge il permanere della vecchia mentalità accentratrice dell'apparato statale, il «blocco storico» tra classe politica e burocrazia, il preposto dagli enti statali, parastatali e misti che sottraggono di fatto alle regioni gran parte del loro potere in fatto di assetto del territorio. E' appena il caso di accennare alle scelte aziendali dell'ENI e dell'ENEL, che localizzano i loro impianti sulla testa di comuni e regioni, ai programmi dell'amministrazione ferroviaria, alla rete autostradale, ai «progetti speciali» della Cassa per il mezzogiorno (per cui le regioni vengono solamente «sentite»): alle autostrade e alle aziende IRI e associate in campo edilizio e infrastrutturale, che sono pronte a sconvolgere i piani regolatori in nome dell'efficienza, o rivendicano la gestione della tutela ambientale sostituendosi agli organismi elettivi.

Divisione dei compiti

Gli stessi decreti delegati rilagliano, spezzettano, mutilano il campo d'azione delle regioni: a queste sono passate agricoltura e foreste ma allo Stato resta la «protezione della natura» («quando mai se ne è occupato?), e resta pure la difesa del suolo (ma al governo non è parso vero di tagliare i fondi al servizio geologico di Stato, che versa da sempre in condizioni comatose). Gravissima è poi la sentenza n. 141 del 1973 della Corte Costituzionale, che con criterio anacronistico e ottocentesco definisce l'urbanistica semplicemente come «attività di predisporre piani urbanistici». Nè è da dimenticare il Consiglio di Stato che ha modificato la legge sulla casa n. 865, sentenziando che l'esproprio a prezzo agricolo si applica soltanto alle opere di competenza regionale e comunale, mentre per quelle di competenza dello stato rimangono in vigore le leggi-museo del 1865 e 1885!

Vediamo in breve, pur tra tante difficoltà, cosa hanno fatto le regioni a statuto ordinario in questi ultimi tre anni (di quelle a statuto speciale, la più avanzata è il Friuli-Venezia Giulia che ha una propria legge urbanistica e un piatività delle regioni, dal momento che l'urbanistica è da tre anni loro specifica competenza: ed è un bilancio pieno di ombre, come è risultato dal convegno che all'argomento è stato dedicato negli ultimi giorni di novembre, a Perugia, dall'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Giochi di potere

Nessuna si è data una legge urbanistica (ma come farlo in assenza di una legge-quadro nazionale?), nessuna ha elaborato documenti che contengono orientamenti generali per la pianificazione del territorio (superamento degli squilibri tra aree «forti» e aree di abbandono, salvaguardia delle risorse ambientali, difesa delle aree agricole, recupero del patrimonio edilizio dei centri storici, eccetera), promuovendo invece piani di intervento, intermedi tra regione e comune (comprensorio, consorzio di comuni e simili).

L'Umbria ha un «ipotesi di assetto regionale» (il quale ha particolare rilievo la ricerca sui centri storici), la Toscana un programma di «orientamenti di politica urbanistica transitoria», l'Emilia-Romagna un «progetto di programma», la Lombardia un più generico documento di «proposte» per la pianificazione. In attesa che, dopo un'intensa consultazione con gli enti locali (portata avanti soprattutto dall'Emilia-Romagna), quei documenti si traducano in piani operativi, l'azione delle regioni si è soprattutto rivolta a migliorare la qualità della pianificazione comunale (contenimento delle soltitamente assurde previsioni insediative, rispetto degli «standards» prescritti dalla legge-ponte; riduzione degli indici di fabbricazione): torna a merito dell'Emilia-Romagna aver coperto tutto il territorio di piani regolatori comunali. Poco o nulla hanno fatto il Lazio (che ha in elaborazione un documento programmatico) e la Campania, quest'ultima pressoché permeabile in critiche hanno elaborato documenti che contengono orientamenti generali per la pianificazione del territorio (superamento degli squilibri tra aree «forti» e aree di abbandono, salvaguardia delle risorse ambientali, difesa delle aree agricole, recupero del patrimonio edilizio dei centri storici, eccetera), promuovendo invece piani di intervento, intermedi tra regione e comune (comprensorio, consorzio di comuni e simili).

L'Umbria ha un «ipotesi di assetto regionale» (il quale ha particolare rilievo la ricerca sui centri storici), la Toscana un programma di «orientamenti di politica urbanistica transitoria», l'Emilia-Romagna un «progetto di programma», la Lombardia un più generico documento di «proposte» per la pianificazione. In attesa che, dopo un'intensa consultazione con gli enti locali (portata avanti soprattutto dall'Emilia-Romagna), quei documenti si traducano in piani operativi, l'azione delle regioni si è soprattutto rivolta a migliorare la qualità della pianificazione comunale (contenimento delle solitamente assurde previsioni insediative, rispetto degli «standards» prescritti dalla legge-ponte; riduzione degli indici di fabbricazione): torna a merito dell'Emilia-Romagna aver coperto tutto il territorio di piani regolatori comunali. Poco o nulla hanno fatto il Lazio (che ha in elaborazione un documento programmatico) e la Campania, quest'ultima pressoché permeabile in critiche

I porti turistici

Un caso singolare è quello della Regione Liguria. Ha approvato una legge che sottomette le giuste limitazioni e garanzie urbanistiche la costruzione dei porti turistici, che rischiano di distruggere ogni superstite area costiera: legge che è stata rinviata dal governo perché avrebbe «invaso» determinate competenze statali. Comprendere che allo Stato non interessa difendere le coste dall'approprizione dei privati.

Il discorso ritorna sempre al problema delle aree, alla necessità sul piano nazionale di un profondo rinnovamento, dei nostri arcaici ordinamenti; in materia fondiaria e d'uso del suolo. L'Istituto nazionale di Urbanistica ha da tempo presentato la sua proposta (che si ritrova nelle tesi presentate al convegno di Perugia da Gianni Beltrame, Marcello Vittorini e Edoardo Salzano), che può così essere riassunta: I) separazione del diritto di proprietà dal diritto di edificare, e riconoscimento che questo non è un attributo della proprietà, ma un diritto che appartiene alla collettività; II) lo *ius aedificandi* deve essere considerato una concessione che la collettività rilascia al privato sulla base delle previsioni dei piani regolatori; III) necessità che la concessione sia a tempo determinato, e venga concessa esclusivamente su terreni espropriati dal comune.

E' una proposta su cui è urgente iniziare un'approfondita discussione perché, nell'attuale patologico disordine del territorio, non è più lecito perdere tempo. Nella stazione finale del convegno, le regioni si sono impegnate a presentare al parlamento un progetto di riforma, come «strumento di pressione e richiamo alle responsabilità» più volte assunte e sempre disattese dai vari governi. Il momento della verità è vicino: approvando la proroga dei vincoli di piano regolatore, il parlamento si è impegnato a varare la grande riforma entro l'anno prossimo.

Antonio Cederna

MENTRE SI PARLA DI SUPER-RAPIDI SI RIDUCONO LE LINEE NORMALI

Gli ambiziosi progetti delle ferrovie non tengono conto dei bisogni reali

Si è rilevato recentemente su questo giornale come molti siano rimasti sorpresi nell'apprendere che, in questo momento di forti restrizioni all'uso dell'automobile, le ferrovie italiane stanno riducendo i servizi per passeggeri anziché potenziarli.

La sorpresa ed il disappunto devono risultare ancora maggiori per coloro che hanno seguito, anche su questo giornale, le notizie relative al convegno internazionale delle ferrovie svoltosi a Firenze il 22 e il 23 novembre. In tale occasione si è veramente dichiarato che gli europei degli anni Ottanta viaggeranno in treno a 250 chilometri orari e che, nel piano direttivo messo a punto dall'Unione internazionale delle Ferrovie per conseguire questo obiettivo, «l'Italia non è tra i primissimi posti».

Queste brillanti prospettive di piazzamento dovrebbero derivare, secondo quanto si è letto, dalla costruzione di nuove super-ferrovie duplicatorie di quelle esistenti: la Milano-Bologna (e poi la Bologna-Firenze); la Bolzano-Innsbruck, con galleria di circa una quarantina di chilometri sotto il Brennero, cui dovrebbe accompagnarsi un sostanziale rifacimento, per renderla velocissima, della Verona-Bolzano; la Torino-Modane, con un'altra galleria di base, duplicatoria dell'attuale, sotto il Fréjus, dove si avviano intanto, per non perdere tempo, gli scavi per il traforo autostradale.

Non a caso il convegno sulle grandi ferrovie super-veloci europee si è svolto a Firenze; questa città è infatti il capoluogo (per il momento) della ferrovia direttissima Roma-Firenze, in avanzata fase di costruzione. La Roma-Firenze, introdotta da uno dei provvedimenti decreti legge anticongiunturali, anche se non prevista né dal piano decennale delle ferrovie, né dal piano economico nazionale, stabilisce essa stessa un prestigioso primato europeo, essendo l'unica linea ad alta velocità fin qui avviata in tutto il Continente.

Sorpresa doppia, dunque, per le difficoltà attuali di un'azienda ferroviaria che già avanza, prima delle consorelle europee, sulla via del futuro e che fin d'ora si propone tra le protagoniste nel settore delle alte velocità per gli anni Ottanta. Un'azienda che, come giornale, esaurientemente riferito su questo giornale, manca di carri, di vetture passeggeri, di mezzi di trazione, di capacità complessiva, di efficienti impianti terminali soprattutto nel settore delle merci. Un'azienda che, per di più, si ritrova, a differenza delle altre aziende europee, un sistema di trazione elettrica che non sembra in grado di assicurare, per via della limitata tensione, quei più sostanziosi assorbimenti di potenza che derivano dall'impiego di treni passeggeri più veloci, di treni merci più pesanti, di treni comprensoriali e regionali più frequenti. E' già allo studio, da parte dell'azienda e di un gruppo di industrie elettromeccaniche, una trasformazione massiccia e costosissima del sistema di trazione, che dovrebbe passare dagli attuali 3000 ai 6000 V, sempre in corrente continua; ed è stata già prevista una prima sperimentazione pratica di tale trasformazione su un tronco ferroviario nell'Italia centro-meridionale.

Affiora dunque un rilevante squilibrio tra gli ambiziosi programmi di primato nel settore delle alte velocità e la dura realtà di un sistema ferroviario che appare bisognoso di tempo di sostegno in ogni sua componente. Non sono più i soli pendolari a sopportare i costi della disfunzione dei servizi ferroviari: è tutto il paese che si trova ora di fronte ad un sistema che non regge. Il ministro dei Trasporti ha recentemente posto il dilemma drammatico: occorre operare una scelta tra i viaggiatori e le merci.

Primati inutili

Sembra emergere, nel settore della politica ferroviaria, un quadro non dissimile da quello registrato, negli anni scorsi, nella politica stradale. L'Italia, all'ultimo posto nella spesa per la viabilità ordinaria urbana ed extraurbana, si è per anni vantata dei suoi famosi primati in materia di grandi autostrade.

Occorre riflettere su questo punto ormai un decennio, chiedendosi, alla luce di quella vicenda, i periodici connessi al persistere di talune inclinazioni nazionali; anche quando vengono spostate sul terreno delle ferrovie.

Risultano difficilmente compatibili gli ambiziosi traguardi della superveloce che si metterà di primissimi posti in Europa (come già è accaduto con le autostrade), non soltanto con l'attuale stato di riconosciuta insufficienza di tutto il sistema ferroviario italiano, ma anche con le prospettive di investimenti aperte dal nuovo piano quinquennale delle ferrovie, già approvato dal CIPE ma ora in attesa di essere discusso dal Governo e dal Parlamento.

Il programma, che il CIPE ha svelatamente approvato nello scorso settembre, nel tentativo (ovviamente fallito) di indurre i ferrovieri a non insistere nella rivendicazione di più elevati salari, prevede un investimento di 2000 miliardi in un quinquennio, pari ad un flusso di investimenti di 400 miliardi all'anno.

Sembra chiaro che con quei denari non si potrà far molto. Basti pensare che il precedente piano decennale, avviato nel 1962 (quando le ferrovie, al contrario di oggi, sembravano destinate ad un definitivo tramonto), prevedeva un flusso medio annuo di investimenti di 150 miliardi di allora. La perdita di valore della moneta (che colpisce i piani finanziari come quelli delle ferrovie e non i piani «per opere» come quelli autostradali) ha fatto sì che, a programma compiuto, i denari spesi al 100% della previsione abbiano dato luogo a circa il 60% delle opere previste. Cosicché si può ben affermare che, in sostanza, il prossimo piano ferroviario, tenuto anche conto delle ulteriori perdite di valore della moneta prevedibili di qui al 1980, propone di porre in inferiorità, nelle ferrovie, dello stesso ordine di quello proposto nel 1962. Quasi che i tempi non fossero cambiati e che le ferrovie non venissero, ovunque nel fatti ed in Italia a parole, considerate oggi come un fattore che, dall'andamento dell'Autostrada Milano-Napoli e l'ormai famoso Trento-Vicenza-Rovigo, richiedono investimenti dell'ordine del 40% dell'intero piano quinquennale ferroviario. Non si vede come, in questo quadro, talune iniziative autorevolmente dell'ente del piano ferroviario, anziché richiederle un completo e sostanziale revisione. Tenendo anche conto del fatto che il CIPE, sulla base dell'urgenza dettata da una contrattazione tra lo Stato e i ferrovieri.

D'altra parte la riforma regionale rende inevitabile una sostanziale partecipazione dei nuovi livelli di governo alla formazione di un programma che coinvolge direttamente i loro problemi di sviluppo economico, di assetto territoriale, di salvaguardia delle esigenze ambiente (ed ora di quelle nuove di mobilità.

Costretta tra le ben modeste risorse del piano quinquennale ora in discussione e le ambizione prospettive di nuovi vistosi primati europei, la politica ferroviaria deve ora trovare, attraverso un largo dibattito, punti di riferimento obiettivi e strumenti adeguati alle esigenze reali del paese.

E' tempo che, particolarmente in questo settore, si avvii un discorso politico aperto e compatto, che si commisurino gli obiettivi con le risorse, che si propettino chiaramente i significati, i costi e le conseguenze delle scelte di fondo e dei singoli interventi.

Guglielmo Zambrini

La natura in Toscana

FIRENZE, 3 dicembre.

«La natura in Toscana» (flora, fauna, agricoltura), terzo volume, dopo «La scienza a Firenze» e «Turismo e Firenze», della collana diretta da Giorgio Chiarelli per i tipi delle edizioni d'arte "Il Fiorino", uscito in questi giorni su iniziativa dell'Azienda autonoma di turismo di Firenze, presenta un panorama quanto mai attuale della natura nella regione, della sua evoluzione, dei mali che la minacciano, degli inquinamenti.

Le indagini degli autori nei settori considerati («Paesaggio» di Giorgio Chiarelli; «Vegetazione e flora» di Guido Moggi; «Fauna» di Baccio Baccetti; «Fondali» di Carlo Fabiani), si riflettono in una impegnativa e quanto mai attuale rassegna della parte «viva» del patrimonio naturale, così offesa ormai da troppi anni dai mali della società moderna.

LETTERE AL CORRIERE

Austerità e controllo delle nascite

Scrivo a proposito dell'articolo di Giovanni Grazzini, apparso sul *Corriere* con il titolo «Austerità anche nei controllo delle nascite». A parte certe discutibilissime argomentazioni (non è l'amore coniugale che rende infelici tanti bambini, è l'egoismo, l'odio: quanti bambini potrebbero esser stati resi felici con le risorse distrutte nelle guerre del Vietnam e del Medio Oriente?) mi sembra veramente di cattivo gusto l'uso di espressioni come «una paese civiliera come l'Italia» e «quaresima per le strade, carnevale nel talamo». Qualunque possa essere l'uso irresponsabile che talvolta ne viene fatto, l'amore dono di sé e sorgente di vita merita che se ne parli con un minimo di rispetto. Che è poi rispetto di noi stessi.

Sergio Cammelli (Bologna)

Abbiamo letto compiaciuti l'articolo di Giovanni Grazzini sulla necessità di una rigorosa austerità in materia demografica. Ma nel coniugare, rammarichiamo perché un simile problema viene discusso aprioristicamente sulla prima pagina del *Corriere* con parecchi decenni di ritardo. Doveva essere chiaro già da molto tempo che la causa prima dei nostri malessori sociali è la sovrappopolazione. Già da molto tempo lo Stato avrebbe dovuto intervenire con una rigorosa razionalizzazione e una totale assenza di senso civico e di responsabilità nei confronti dei figli e della società. A costoro diciamo chiaramente che poi non pretendiamo di venir a chiedere allo Stato più verde, più aria pulita, più scuole, più strade, più posti di lavoro, più ospedali, più acqua e un degno livello di vita per la stragrande umanità che ingorga il nostro paese.

Onorio Brocchi (Milano)

Rapitori e rapinatori

Poiché la molla che spinge rapitori e rapinatori è il desiderio di denaro che dasuggerirei di studiare una versione moderna della legge del taglione, per far sì che chi opera delittuosamente per arricchire senza lavorare, sia condannato a lavorare senza poter arricchire. Ossia ai colpevoli acciuffati gliene sarebbe confiscato subito, per legge, non solo il maltolto ma anche tutti i guadagni personale (tutte salve beninteso le necessità dei familiari non complici), inconsapevoli e dovrebbe essere inoltre inflitta la condanna, anche se ricevono una pensione, a versare una aliquota sull'ergastolo, alla «interdizione perpetua dalla proprietà» di qualsiasi bene durevole come immobili, azioni di società, automezzi, natanti, depositi bancari e così via.

Erminio Gardelli (Milano)

I veri custodi della natura

Ancora una volta nell'articolo «Il custode impotente della natura» il *Corriere* si fa portavoce della costituzione di uno speciale nucleo di carabinieri a cui affidare la salvaguardia della natura. Con tutto il rispetto verso gli ufficiali dell'Arma, mi pare che essi, oltre ad avere già molti incarichi da svolgere, non abbiano una preparazione specifica in materia, mentre si dimentica che esiste un corpo forestale dello Stato i cui ufficiali sono tutti laureati o in scienze forestali o agrarie o naturali o politecniche o in ingegneria civile ed i cui subalterni frequentano una speciale scuola di indirizzo naturalistico. Non si dimentichi che questi uomini si sono specializzati nella ecologia ancor prima che essa divenisse più una moda che un problema veramente sentito.

P.L. Macco (Vercelli)

La divisione «riscatti»

Sul *Corriere* si è più volte accennato al ministero della Pubblica Istruzione, colpito da vistosi sintomi di malcostume burocratico. Fra le varie direzioni generali ed i vari ispettorati che costituiscono tale ministero, sembra esistere una graduatoria di inefficienza. Ultimi sono le pensioni ha indubbiamente il primato dei deficit funzionali. Anche sul *Corriere* è stata descritta l'ignominia del libro delle pretese, sul quale chi è in attesa da anni della pensione è ammesso a stilare una stupida e ripetitiva per le pensioni comprende la divisione IV, denominata anche «riscatti». Qui giacciono, ormai da decenni, le domande presentate da chi intende ottenere il riscatto dei servizi pre-ruolo, ovviamente secondo quanto è previsto dalla legge. La domanda, dal sottoscritto, ad esempio, giace da nove anni e sei mesi. E' da notare che coloro che non superano questo scoglio, si trovano nell'impossibilità di regolarizzare la propria posizione previdenziale anche quando passano alle dipendenze di altre amministrazioni. Si possono immaginare le situazioni, talvolta veramente penose e drammatiche, che il blocco di centinaia di pratiche presso la divisione IV ha determinato. Per queste ragioni, con la collaborazione dei colleghi della facoltà di giurisprudenza, ci si è decisi a costituire un comitato di giuristi, per portare sui piano della responsabilità civile e penale il comportamento dell'ispettorato per le pensioni del ministero della Pubblica Istruzione, con la speranza che iniziative analoghe sorgano in tutta Italia.

prof. Luigi Forti (Trieste)

I confini della zona B

Nella cartina illustrativa dell'articolo apparso sul *Corriere* del 22 ottobre, «Una piccola rivoluzione culturale prepara la Jugoslavia al dopo Tito», a firma di Giuseppe Josca, le zone dell'Istria appaiono diverse tra la Slovenia e la Croazia, come se l'intera Istria fosse definitivamente annessa a quella delle due pubbliche della R.F.P.J., senza alcuna discriminazione per quella zona B sulla quale l'Italia mantiene tuttora, in virtù del memorandum di Londra del 1954, la sua giuridica sovranità. Sarebbe stato imprescindibile, da parte del *Corriere* porre in rilievo questa situazione giuridica, segnando sulla cartina i confini della zona B, anziché completamente ignorarla.

avv. Augusto Gabrielli (Trieste)

Villaggio non c'era

L'attore Paolo Villaggio ci ha conferito incarico di segnalare la massiva citazione del suo nome nell'articolo del 22 ottobre 1973 «Racket e droga» firmato da Luca Goldoni. Poiché questa citazione arrea pregiudizio alla reputazione del sig. Villaggio, preghiamo il *Corriere* di voler precisare che l'attore nulla ha a che fare nella vicenda descritta nell'articolo.

avv. Guido Boscolo - avv. Silvio Tedeschi (Roma)

Autobus e treni

Le ferrovie non possono per mancanza di materiale rotabile far fronte ai problemi provocati dalla stasi automobilistica. Perché non attuare allora la percorrenza, con autobus noleggiati o di proprietà delle ferrovie, sulle autostrade? Se prima questa soluzione era concorrenziale, oggi diviene sussidiaria e potrebbe ottenere benefici non indifferenti.

Luigi Cavani (Bologna)

Più vera e valida ogni famiglia

Nell'articolo dell'antidivorzista prof. Gabrio Lombardi, apparso in Tribuna aperta dell'1 dicembre, è detto: «La presenza stessa della possibilità del divorzio scluma ogni famiglia in ogni famiglia un perenne ed amaro sospetto». Ho sottolineato la frase in questi termini: la presenza stessa della possibilità del divorzio rende più vera e valida ogni famiglia perché se, malgrado l'esistenza di questa possibilità, una coppia non se ne avvale e resta unita, vuol dire che i vincoli di affetto e di stima che la legano sono tali da non farle neppure prendere in considerazione quella possibilità, oppure che il senso di responsabilità verso più alti doveri (i figli, per esempio) prevale sulle tentazioni divorziste.

ing. Aldo Cenzato (Milano)

Dal Vangelo al Levitico

A proposito di un elzeviro di Natalia Ginzburg apparso sul *Corriere*, un lettore ci segnala l'articolo, «Nei confronti del Vangelo, l'esortazione «ama il prossimo tuo come te stesso». Meglio così; mi sarebbe dispiaciuto che fosse venuta da Gesù una simile utilitaristica eguaglianza fra i due poli opposti dell'amore: prossimo e l'altruismo. Posso restare fedele all'ammirazione del santi che per amare non hanno prossimi, si dimenticano di amare se stessi.

Oderio Mangoni (Novara)

Ogni giorno sotto accusa

Ogni giorno, leggendo il *Corriere*, mi sento accusato dei più efferati delitti. Se un brigante del Cilento taglia a pezzi un ostaggio, la colpa è senza dubbio della borghesia, della società dei consumi, perciò mia; se la industria dei sequestri di persona o la mafia dilagano, la colpa è mia; se un calabrese per motivi che in Calabria chiamano d'onore fa strage di una famiglia, la colpa è ancora mia. Questo a me sembra soltanto trita retorica, con l'unico risultato di incoraggiare la già dilagante delinquenza.

Emilio Fioravanti (Cinisello Balsamo)

un buon investimento rende mediamente il 6%
INVESTIMENTO VACANZE '74
10%
sconto su tutti i modelli
TRIGANO CARAVELAIR
presso tutti gli Agenti e Concessionari

punti vendita TRIGANO e CARAVELAIR
MILANO - Mary Nautica - Via M. Gioia 71
BRESCIA - Brescia Sport - Via Vitt. Veneto 39
BERGAMO - Autocaravan Bergamo
Via Borgo Palazzo 107/b (sottopassaggio Via alle Valli)
CREMONA - Expo Car - Via Seminario - Rotonda Paullese
DESIO - M.A.C.T.S. di Cattaneo - Strada Nuova Valassina
CERNUSCO SUL NAVIGLIO - Milan Caravans
Viale Assunta 46
LIMBIATE - Romano Villi - Chalet del Lago
LIMBIATE - Lory Caravan - Via Monte Bianco 62
BUSTO ARSIZIO - Sport & Lavoro - Via Bramante 6
GERENZANO - Bossi Rodolfo - Strada Varesina
MEZZANINO PO - Giananti - Frazione Tornello

avoriaz
sci senza frontiere
A tre ore e mezzo da Milano (in Francia, a 70 km dal tunnel del Monte Bianco) c'è Avoriaz, il più moderno centro sciistico d'Europa, creato con la collaborazione di Jean Vuarnet (già direttore della Squadra nazionale di Sci). Avoriaz è l'unica nuova località scelta come sede della Coppa del mondo di Sci '74.
150 km. di piste perfettamente innevate sul versante svizzero-francese, 38 impianti di risalita
Hotels, residences e appartamenti per un totale di 6.000 letti
13 ristoranti, night-clubs, discoteche, cinema, boutiques, supermercato, negozi di ogni genere
Appartamenti da 1 a 4 locali in vendita (anche con mutui ventennali a reddito garantito) e in affitto (anche per una sola settimana)
Animazione, divertimenti, confort, ambiente elegante e cosmopolita... Avoriaz propone un nuovo modo di vivere "nella" natura.
avoriaz ski total
Per ulteriori informazioni, telefonate, scrivete, venitecl a trovare. Siamo qui opposto
RELAZIONI PUBBLICHE E PROMOZIONE PER L'ITALIA
20123 Milano, Via Statuto 8, tel. 653.562
studio design

IMPORTANTE SOCIETÀ INTERNAZIONALE
cerca
Giovani militesenti
età 20-25 anni da inserire negli organici dei propri uffici contabilità con una esperienza, anche se generica, in lavori di carattere amministrativo-contabile di almeno due anni.
Giovani dattilografe,
anche se con breve esperienza di lavoro. Sede di lavoro: Milano centro. Inviare dettagliato curriculum e pretese a CORRIERE 204-SC - 20100 MILANO

CROFF
MILANO - Piazza Diaz 2
GRANDE VENDITA SPECIALE TAPPETI PERSIANI E ORIENTALI
I tappeti orientali della Collezione CROFF sono il meglio di una selezione accurata.
Ecco perché ogni tappeto CROFF ha un pregio reale.
Qualità, ricercata bellezza del disegno, perfetta fattura, danno al tappeto orientale CROFF garanzia di valore anche per il domani.
Un tappeto CROFF è il REGALO ideale.
Comprare un tappeto orientale è come comprare un gioiello.
Si deve aver fiducia solo nel nome che per tradizione sia una garanzia.
L'importanza e serietà della nostra garanzia è dimostrata dal fatto che, il tappeto, se in buono stato di conservazione, potrà essere cambiato con altro o con nostro merce, anche dopo due o tre anni dall'acquisto.