

# L'emergenza a quattro ruote

di ENZO FORCELLA

SONO abbastanza vecchio per ricordare i tempi in cui a Roma, e a maggiore ragione nelle altre città italiane, si circolava in macchina senza semafori, senza vigili, senza sensi unici e direzioni vietate. Agli incroci si rallentava e bastava un'occhiata a destra e a sinistra per procedere oltre senza problemi.

Anche nelle lunghe distanze il traffico si muoveva con ritmi analoghi. Non c'erano ancora le autostrade, la maggior parte della gente si serviva delle ferrovie sia per gli spostamenti privati che per il trasporto merci. Anche le automobili non potevano essere spinte oltre un certo limite. Una velocità di crociera di 70-80 chilometri orari era già considerata un'ottima media.

Altri tempi, e non certo da rimpiangere. Il «tempo delle lucciole» è tale soltanto nella trasfigurazione poetica di Pierpaolo Pasolini. In mezzo c'è stata la Grande Mutazione che nel giro di pochi anni ha trasformato radicalmente tutti i nostri modi di vivere e di pensare, facendoci entrare a vele spiegate nel gruppo delle nazioni ad industria avanzata e nella relativa società dei consumi. Il boom dei consumi da noi ha avuto, contrariamente a quanto è avvenuto in altri paesi, come volano ed epicentro proprio il massiccio sviluppo della motorizzazione privata. Ormai siamo in testa a tutti gli altri paesi civili nel rapporto tra numero di abitanti e vetture in circolazione nonché in quello tra lo sviluppo della rete autostradale e l'arretratezza dei trasporti ferroviari. Gli economisti hanno più volte richiamato l'attenzione sugli squilibri e le storture determinate da questo tipo di sviluppo. Quale che sia il giudizio storico, comunque, una cosa rimane incomprensibile, scandalosamente incomprensibile: il gap che si è venuto a determinare tra il numero e la complessità dei problemi posti dal massiccio aumento della motorizzazione privata e l'indifferenza, il «laissez faire» con cui le autorità pubbliche li hanno lasciati crescere e incancrenire. Ora tutti riconoscono che il «sacco» come lo ha definito il presidente dell'Automobile Club) provvedimento di Ferri, con tutti i suoi difetti ha avuto l'instimabile merito di aver imposto finalmente al centro dell'attenzione il diritto dei cittadini alla sicurezza del traffico.

Ma lo dicono ora, dopo aver cercato in tutti i modi di boicottarlo. È sta di fatto che il «lodo» del presidente del Consiglio non solo non è bastato a smorzare le polemiche ma le ha rilanciate, se è possibile, con ancora maggior violenza.

SIAMO l'unico paese europeo che non si è ancora adeguato alle norme comunitarie, in materia di cinture di sicurezza, di guida analcolica, di revisione dei vecchi autoveicoli, di controlli severi sul rilascio delle patenti e sulla guida spericolata. Da oltre dieci anni si parla del nuovo codice della strada ma in tre legislature non si è ancora riusciti ad approvarlo.

Eppure tutto ciò sembra non avere importanza, l'unica crociata che il popolo degli automobilisti viene chiamato a combattere è quella contro i limiti di velocità sulle strade e le autostrade della penisola.

Non è una follia? Certo che lo è. Ma, come diceva Polonio, c'è un metodo in questa follia. Quale questo metodo ce lo hanno spiegato con lodevole franchezza il presidente della Fiat Gianni Agnelli ed il presidente della Confindustria Pininfarina.

Pretendere di non oltrepassare in autostrada i 130 chilometri orari nei giorni feriali ed i 110 in quelli festivi è secondo l'avvocato Agnelli «antistorico» e «antitecnico». Antistorico, certo, per un'industria che da 40 anni regola il passo del Paese sulle sue esigenze e considera intollerabile qualsiasi limite e controllo al suo sviluppo. Antitecnico perché per invogliare all'acquisto il contachilometri di qualsiasi modello anche di media cilindrata promette che si possono raggiungere agevolmente anche i 200 chilometri orari.

Ci sarà pure un motivo, però, perché in tutti i paesi europei ed extraeuropei sono stati fissati dei limiti di velocità che variano da un minimo di 90 ad un massimo di 130, con la maggior parte stabilizzata tra i 110 ed i 120 oppure no, anche in questo gli italiani sono «diversi» e devono essere protetti ed assecondati in questa loro anarchica diversità?

È OVVIO, come dice il presidente degli industriali che non si può affidare la sicurezza sulle strade soltanto ai limiti di velocità. La velocità è soltanto un aspetto e probabilmente neppure il più importante per la regolamentazione del traffico. Ma nessuno ha preteso di limitare il riequilibrio tra la prudenza e la sicurezza e quella pubblica un controllo continuo ed efficace sulle guide spericolate costituiscono uno dei settori in cui si deve dimostrare la effettiva volontà di governare lo sviluppo e correggerne gli squilibri. Con buona pace di Agnelli, di Pininfarina e di tutti gli automobilisti cowboy che considerano l'automobile come un prolungamento di se stessi e la usano con lo stesso strafottente individualismo, lo stesso disinteresse per le esigenze del prossimo cui improntano tutti i loro rapporti sociali.



# Il «sacco» del Mundial

di ANTONIO CEDERNA

IL DECRETO per i campionati mondiali di calcio del '90 è dunque praticamente caduto. Nella riunione della Commissione ambiente e territorio della Camera, di fronte alla netta contestazione dei partiti di opposizione e alle forti perplessità degli stessi partiti di governo, è stato deciso di istituire un comitato ristretto per modificarlo riscrivendo da cima a fondo. Il decreto avrebbe dovuto essere convertito in legge a tamburo battente entro il 27 settembre saltando a piè pari il Parlamento, in nome della «straordinaria necessità ed urgenza» delle opere da realizzare. Dopo l'emergenza Rifiuti, l'emergenza Traffico, l'emergenza Adriatico, l'emergenza Dissesto idrogeologico, siamo arrivati all'emergenza Calcio: cosa inspiegabile dal momento che fin dall'84 i campionati erano stati assegnati all'Italia. Ma le emergenze servono a sconvolgere il normale ordinamento amministrativo per favorire interessi che nulla hanno a che fare con l'interesse generale.

Tra le tante cose inaccettabili del decreto da gran tempo messe in evidenza dalle associazioni e dai partiti di opposizione, ci sono i poteri straordinari attribuiti al Comitato Tecnico presso la presidenza del Consiglio. Le sue decisioni sulle opere per i campionati sono in pratica inappellabili e sostituiscono «tutti gli atti d'intesa, le autorizzazioni, le approvazioni, in nulla osta, i pareri e le valutazioni previsti dalle leggi statali e regionali, ivi compresi quelli concernenti la materia paesaggistica, culturale e ambientale», oltre a costituire variante agli strumenti urbanistici. Un attentato vero e proprio all'articolo 9 della Costituzione: al ministero dei Beni culturali e a quello dell'Ambiente viene concesso di vietare opere «per gravi ragioni» di tutela, «entro quindici giorni». Un contenzioso, una beffa, una foglia di fico per coprire la programmata violazione di vincoli e piani, a dispetto della Corte Costituzionale e della sua solenne sentenza di due anni fa, che definisce i valori ambientali e culturali primari e prioritari su qualunque altro interesse.

DEL PARI inaccettabili altre prescrizioni del decreto: l'affidamento delle opere a trattativa privata (un conto è l'accelerazione degli iter burocratici, un conto è il loro scavalcamento); il controllo della Corte dei Conti «successivamente alla realizzazione» delle opere. Quella del decreto — ha detto l'ex sindaco di Torino Diego Novelli — è una cultura terzomondista, coloniale; e Franco Bassanini ha rilevato numerose violazioni delle garanzie costituzionali, come il finanziamento delle opere per i mondiali sottraendo risorse destinate alla riforma della giustizia amministrativa, alla manutenzione delle strade, al progetto Roma Capitale, mentre per le agevolazioni ai turisti stranieri manca la copertura finanziaria. Per tacere della patente assurda di destinare semila e passa miliardi per i campionati mentre si cerca disperatamente di risanare il

# lettere

## Sul caso Alemi

Egregio Direttore, nel Suo editoriale del 2 settembre leggo — fra molte valutazioni come sempre condivisibili — un severo giudizio critico sull'ordinanza del giudice Alemi, che avrebbe «senza dubbio alcuno... gravemente leso le garanzie giurisdizionali di alcuni cittadini che, non essendo inquisiti né tantomeno imputati, hanno visto il loro nome dato in pasto all'opinione pubblica solo perché un magistrato non sospetti». Siamo consentite alcune notazioni su questo giudizio, così stranamente frettoloso e sommario:

- 1) i «cittadini» citati nell'ordinanza sono stati tutti sentiti in qualità di testimoni; è stata data loro informazione sui ricostruiti dei fatti puntualmente rilevanti — provenienti da varie fonti — che potevano in qualche modo coinvolgerli; ne sono state sollecitate spiegazioni alternative;
- 2) del materiale così acquisito è stata data spiegazione nell'ordinanza (1.600 pagine), con ovvia valutazione — propria del ruolo del giudice — della maggiore o minore credibilità di ciascuna ricostruzione, con relativa motivazione;
- 3) alcuni elementi di accusa a carico di «cittadini» non sono stati ritenuti utili per l'inizio dell'azione penale: di essi può e deve darsi atto nel provvedimento conclusivo dell'istruttoria, con — ancora — idonea motivazione;
- 4) appare evidente l'intento della Sua nota: «provocare i «cittadini» ad un confronto processuale con il giudice, al fine di un massimo di illuminazione dei punti oscuri di una delle più inquietanti vicende della Repubblica. Ma ciò non può essere ottenuto con sacrificio del prestigio di quel giudice, che null'altro ha fatto che il suo lavoro, in condizioni di «incredibile isolamento»;
- 5) è ingiusto e scorretto affermare che il contenuto di un'ordinanza — nei limiti sopra indicati — possa «dare in pasto» i soggetti interessati alla pubblica opinione: ciò, se mai, è frutto di un uso tendenzioso e strumentale che di essa può essere fatto da organi d'informazione che possano avervi interesse.

In particolare gli ultimi due punti mi paiono il frutto di una non corretta definizione del ruolo e dei limiti della giurisdizione, che già ha fatto tanti danni.

Forse, come in altri casi, val la pena di leggerla, quell'ordinanza, prima di darne giudizi ulteriori. Ben altri sarebbero gli argomenti di riflessione.

Paolo Mancuso  
giudice istruttore in Napoli

## Visti e controlli

Come decennale e assiduo lettore non poteva certo sfuggirmi la Repubblica del 30 agosto. Lo scritto in questione non teneva a nessuno spunti interessanti, ma anche un'opinione discutibile: la presunta analogia tra la situazione degli emigranti italiani all'estero e quella degli italiani in Italia. Chiunque sa, infatti, che i nostri connazionali venivano rispediti in Italia per una nullatà, che erano sottoposti ovunque a severe leggi sui visti e sui contingenti. Che ne sarebbe stato di loro se addirittura si fossero permessi di circolare in semiclandestinità, di commerciare senza licenza, di abbandonarsi a vergognose bagarre tra «filo» e «anti-khomeinisti, di uccidere a colpi di karate un poliziotto come a Bonassola?

Il tutto, infatti, si inquadra nel più globale argomento dell'immigrazione dal Terzo Mondo.

Quanti «stranieri» (quattro milioni? otto? dieci?) potranno essere stipati in questo Paese

## Rognoni e Cirillo

Per l'esattezza la fotografia che mi vede con Gava e Cirillo, pubblicata sulla «Repubblica» di ieri nel servizio di Sandra Bonsanti, è stata presa alla Festa dell'Amicizia di Trento nel settembre 1981.

Virginio Rognoni

# la Repubblica

DIREZIONE: EUGENIO SCALFARI, direttore responsabile  
GIANNI BOCCA, vice direttore esecutivo  
FRANCESCO PANSA, vice direttore  
FRANCO MAGGIORANI, caporedattore centrale

Editoriale «la Repubblica» S.p.A. ROMA - piazza Indipendenza, 11b  
Consiglio di amministrazione - Presidente: PIERO OTTONNE; Vicepresidenti: LUIGIO RIBINI, Consigliere delegato: CARLO CARACCIOLLO; Consiglieri: ALDO BASSETTI, MARCO BENEDETTI, CLAUDIO CAVAZZA, LUCA FORMENTON, EMILIO FOSSATI, SERGIO POLLIO, EUGENIO SCALFARI  
Direttore generale: ANDREA PIANA  
Vice direttori generali: EUGENIO D'ERRICO e GIANCARLO TURRINI  
Direttore tecnico: PIER LUIGI GUBINELLI  
Tipografia e stampa: Soc. Tip. Editr. Capitolina ROMA - piazza Indipendenza, 11b e via della Magliana, 331  
BARI - Dedalo Litostampa S.p.A., 3. Traversa De Blasio, Zona Industriale  
CAMIN (PD) - Centro Stampa delle Venezie, via Andorra, 17  
CATANIA - Centro Stampa Sicilia, viale Odorico da Pordenone, 50  
NOVA MILANESE (MI) - Stampa Quotidiana s.r.l., via Vesuvio 1  
PADERNO DUGNANO (MI) - S.A.G.E., via Nazario Sauro, 15  
SASSARI - «La Nuova Sardegna» S.p.A., via Porcelliana, 9  
REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI ROMA N. 16064 DEL 13-10-1975

La tiratura di venerdì 7 settembre è stata di 1.096.763 copie



TARIFE PUBBLICITARIE (più IVA 19%) A MODULO:  
Commerciale - L. 700.000 (per la giornata del venerdì) - L. 840.000 (per la giornata del venerdì L. 1.000.000);  
Legali, sentenze, atti, appalti - L. 500.000 (per la giornata del venerdì L. 600.000);  
Finanziaria - L. 550.000 (per la giornata del venerdì 660.000);  
Editoriale - L. 350.000 (per la giornata del venerdì L. 420.000); periodici - L. 500.000 (per la giornata del venerdì L. 600.000);  
Supplementi per posizioni di rigore: + 20%  
TARIFE PUBBLICITARIE LOCALI A MODULO (più IVA 19%):  
Roma - L. 165.000; Milano - L. 155.000; Bologna - L. 100.000;  
Concessionaria: A. MANZONI & C. - Milano - via Vittoria 13 tel. 02/83672; Roma - Largo Chigi, 9 - tel. 06/6789051