

PREZZI D'ABBONAMENTO

Table with columns for Italia, Estero, and various subscription rates.

PREZZI D'ABBONAMENTO

Table with columns for Italia, Estero, and various subscription rates.

20100 MILANO

Table with columns for various cities and their corresponding numbers.

20100 ROMA

Table with columns for various cities and their corresponding numbers.

TARIFE DELLE INSEZIONI PER ANTICIPA (IVA IVA 14%)

Table with columns for various categories and their corresponding rates.

«A MOSCA, A MOSCA»

E' EGRO IL CAPO DI GOVERNO

IL CAPO DI GOVERNO E' EGRO

Si deve ormai da molti anni a un'eurospista spregiudicata, quale è Raymond Aron, la scoperta imbarazzante di una legge di tendenza che in vari casi...

Ma l'argomento trascura di considerare che l'intrusione del URSS nella regione del petrolio, cominciando dall'Iran come da un tempo...

Di dinanzi alle prospettive d'una seconda guerra fredda, in un'epoca in cui per tutti i governi di Parigi e Bonn hanno manifestato fin dall'inizio insicurezza o incertezza...

Il governo inglese di Margaret Thatcher peraltro non si è discostato da Washington, mentre Kissinger avvertiva: «L'Europa non può avere un monopolio della conciliazione, affidando agli Stati Uniti il monopolio della difesa»...

Albergo Ronchey A PAGINA 13 Batzo record dell'inflazione a gennaio: + 3,3 per cento

DOMANI A ROMA UN VERTICE PER L'ACCORDO CON LA NISSAN La Fiat dopo il «no» dell'Alfa chiede l'arbitrato del governo

AL CONGRESSO DELLA DC E' COMINCIATO IL DIBATTITO SULLA RELAZIONE DEL SEGRETARIO

Piccoli e Bisaglia tra Scia e Cariddi..

Anche Helmut Kohl, presidente della DC tedesca, ha pronunciato una requisitoria contro un eventuale accordo di governo col PCI

ROMA — Il dibattito, nel quattordicesimo congresso della DC, si è aperto ieri mattina con un ventaglio di risposte polemiche all'apoteosi di un'inflessa fra democristiani e comunisti.

Di fronte a una platea ancora assomata, riprendo il rituale dei saluti ai partiti fratelli, Helmut Kohl, presidente della DC tedesca, ha pronunciato una requisitoria contro un eventuale accordo di governo tra la DC e il PCI.

Zaccagnini e i suoi più stretti collaboratori erano convinti che il documento di Scia era un'ipotesi che, se accettata, avrebbe permesso di avviare un negoziato di pace.

Con questa mozione, Fanfani ha presentato la sua proposta con un polo di aggregazione per tutti i partiti democristiani.

LA PAGINA 5 «Tornate a studiare» dice Boni Sadr agli studenti carcerieri

LUNGO 15 KM E' STATO INAUGURATO IERI DOPO SCANDALI E POLEMICHE Vent'anni per il metrò a Roma: due volte il tempo impiegato per il canale di Suez

OLIMPIADE DI LAKE PLACID

Per l'Italia solo argento Si è rovesciato lo slittino d'oro

LA RONA DEI NOTTI INVITI SOSPICIOSI — L'itinerario per le prime medaglie azzurre all'Olimpiade di Lake Placid, è stato lungo, avvincente. Scriveva che qualche giorno maltempo avrebbe costretto gli slittisti a restare in camera e a non andare al lago, ma una volta che si era avviato, tutto era successo.

Lo slittino è lo sport di chi non ha una grande scagaglia da vendere, perché il livello necessario per buttarsi a cento metri è un po' di slittino adriatico, adatti a panci in su su un traballante che pesa una ventina di chili.

Tutta la quarta pagina è dedicata al congresso dc con articolo di Roberto Caracciolo, Antonio Pedullaro, Walter Oberti

...na il vero ago della bilancia continuano a essere dorotei

Zac e Andreotti controllano il 42 per cento del tessere, ma senza i dorotei non possono vincere neppure le correnti dell'altro settore.

ROMA — Riferimenti alla relazione di Zaccagnini, in allegati sono le tre ipotesi di riforma della segreteria, il naccabile, equivoce, e il ruolo di Zaccagnini.

ROMA — Ora che il soprapotere è felicemente compiuto, non si deve dimenticare che con l'inaugurazione della metropolitana romana si chiude un lungo scandalo.

LA CASA DI ARESE AVEVA RITENUTO IMPROBIBILE L'OFFERTA DI QUELLA TORINESE PER LA PRODUZIONE IN COMUNE CONTRO I GIAPPONESI DI UN'AUTO «EUROPEA»

La Fiat è finalmente uscita dal suo stato di shock. La risposta a distanza con l'Alfa Romeo, tramite l'anticipazione del contratto di licenza, non è stata una risposta a distanza, ma una risposta a distanza.

La casa di Arese aveva ritenuto improbabile l'offerta di quella torinese per la produzione in comune contro i giapponesi di un'auto «europea».

LA PAGINA 13 Batzo record dell'inflazione a gennaio: + 3,3 per cento

DOMANI A ROMA UN VERTICE PER L'ACCORDO CON LA NISSAN

LA PAGINA 5 «Tornate a studiare» dice Boni Sadr agli studenti carcerieri

LUNGO 15 KM E' STATO INAUGURATO IERI DOPO SCANDALI E POLEMICHE

Vent'anni per il metrò a Roma: due volte il tempo impiegato per il canale di Suez

LA CASA DI ARESE AVEVA RITENUTO IMPROBIBILE L'OFFERTA DI QUELLA TORINESE PER LA PRODUZIONE IN COMUNE CONTRO I GIAPPONESI DI UN'AUTO «EUROPEA»

La Fiat è finalmente uscita dal suo stato di shock. La risposta a distanza con l'Alfa Romeo, tramite l'anticipazione del contratto di licenza, non è stata una risposta a distanza, ma una risposta a distanza.

La casa di Arese aveva ritenuto improbabile l'offerta di quella torinese per la produzione in comune contro i giapponesi di un'auto «europea».

LA PAGINA 13 Batzo record dell'inflazione a gennaio: + 3,3 per cento

DOMANI A ROMA UN VERTICE PER L'ACCORDO CON LA NISSAN

LA PAGINA 5 «Tornate a studiare» dice Boni Sadr agli studenti carcerieri

LUNGO 15 KM E' STATO INAUGURATO IERI DOPO SCANDALI E POLEMICHE

Vent'anni per il metrò a Roma: due volte il tempo impiegato per il canale di Suez

La metropolitana di Roma

CONTINUA DALLA PRIMA PAGINA

culi esistenza era nota a tutti da un secolo, cielo aperto o foro cieco, ponte sopra o ponte sotto il Tevere, eccetera: nulla è mancato per raggiungere il primato dei ritardi. Ci sono voluti 48 mesi solo per approvare il progetto di una parte del primo tronco, 10 anni solo per iniziare i lavori del secondo: e tutto questo mentre Parigi costruiva quel gioiello tecnologico che è la sua supermetropolitana regionale, lunga 92 chilometri.

Si aggiunge la rozzezza con cui sono stati condotti i lavori. Blocco interminabile di intere strade, assi, ferri e spuntoni sui marciapiedi a minacciare l'incolumità dei cittadini, frastuoni orrendi: quando a Stoccolma un agile sistema di ponti provvisori ha consentito per anni ai mezzi pubblici di continuare il loro servizio al di sopra degli enormi crateri; e quando a Vienna speciali passeggiate pedonali su strutture di legno ornate da gigantografie istruttive permettevano ai passanti di osservare, capire e controllare l'andamento dei lavori. In più, e nonostante ogni dichiarazione in contrario, tutto è stato fatto negli anni del malgoverno (i cinquanta e sessanta) per favorire il mezzo privato di trasporto in danno di quello pubblico; costosissimi sottovia, autostrade anziché ferrovia per l'aeroporto, via Olimpica, parcheggio sotto il galoppatoio, eliminazione delle sedi proprie del tram (mezzo sempre più moderno, si veda Vienna e Bruxelles) subito naufragati nel caos generale, eccetera; quasi che, tra dilagare di speculazione edilizia legale e di abusivismo e di paralisi circolatoria, si volesse davvero compromettere per l'avvenire il funzionamento della metropolitana e rendere precari gli effetti positivi. Non si è pensato nemmeno ai parcheggi a ridosso delle stazioni e dei terminali, dove si attestano anche i mezzi di servizio extraurbano, e già se ne scontano le conseguenze.

Il peccato d'origine è urbanistico. Si è scelto un tracciato diverso da quello previsto dal piano regolatore, un tracciato incredibilmente lasciato «libero» ai concorrenti, all'appalto-concorso. Il risultato è che la metropolitana (o centimetropolitana) romana, urbanisticamente, non è che un buco: è andata a rimorchio degli sviluppi della città e ne serve una minima parte a differenza di quanto è successo ad Amsterdam o a Stoccolma. Nella quale, metropolitana (un centinaio di chilometri in quarant'anni) è stata concepita e realizzata in diretta funzione delle splendide espansioni residenziali, per indirizzarle e servirle nella loro totalità, in perfetta armonia col piano regolatore.

Non guastiamo la festa a nes-

suno, né sottovalutiamo il sollievo che la metropolitana romana recherà a centinaia di migliaia di persone, specialmente dell'inumana periferia sud-orientale, finora emarginata dal centro e condannata a massacranti tragitti sui mezzi pubblici di superficie. Ma seri impegni stanno davanti all'amministrazione comunale. Occorre, con norme severe di piano, evitare che, con la rapida accessibilità che consente, la metropolitana favorisca mire speculative.

Da un lato c'è da difendere Cinecittà: al capo opposto (dove si è persa l'occasione, per scelta errata del tracciato, di servire la zona di San Pietro, e quindi alleggerire il flusso dei torpedoni per turisti e pellegrini) occorre impedire che il quartiere Prati venga sottoposto a «terziarizzazione» selvaggia, con relativa espulsione degli abitanti, e trovare un'utilizzazione di effettivo interesse

pubblico alle grandi, vecchie e ormai inutili caserme di viale Giulio Cesare.

E c'è soprattutto da collegare con la metropolitana e da riorganizzare seriamente tutta la rete dei mezzi pubblici di superficie, che sono oggi i più scalcinati d'Europa, affinché il trasporto pubblico diventi competitivo e alternativo a quello privato: far rispettare le corsie preferenziali, istituire grandi zone pedonali al centro e alla periferia, rimettere i filobus, regolare i tempi dei semafori, eccetera. Cose che non costano niente. Così, come ha scritto lo storico di Roma moderna Italo Insolera, la metropolitana di Roma è anche una sfida: iniziata in funzione di una città di speculazione, è stata finita e inaugurata in una città che deve tornare ad essere dei suoi cittadini e non dei padroni delle aree e dei metri cubi.

Antonio Cederna

Fiat e Alfa

CONTINUA DALLA PRIMA PAGINA

aggressività dei concorrenti; sia assicurata la compatibilità in termini economici delle nuove localizzazioni del Mezzogiorno con l'esigenza di mantenere elevato il livello di competitività europeo.

Fin qui, ciò che chiede la Fiat è chiaro. Non potete obbligarci — dicono a Torino — a correre dietro alle proposte che all'Alfa vengono da fuori se ciò comportasse scelte antieconomiche per noi; nel campo della ricerca l'apporto finanziario dello Stato è ormai indispensabile; dare disco verde all'accordo Alfa-Nissan prima che siano stati decisi ruoli e funzioni dei produttori italiani sarebbe un grave errore.

Il governo è invitato ad intervenire «con prontezza» (segno che il tempo utile per recuperare il terreno perduto sta sfumando) ed a contribuire «in sede CEE alle politiche sovranazionali» (la scelta europea compiuta dalla Fiat va rispettata e perfezionata a livello politico). Anche i processi di ristrutturazione e ammodernamento degli impianti, dicono a Torino, non possono essere fatti senza «un più generale consenso verso l'industria automobilistica italiana» (è evidente lo scetticismo per le posizioni collaborazioniste recentemente assunte dal PCI dopo anni di dura battaglia condotta contro l'auto e contro la Fiat in particolare).

Le scelte non fatte in quegli anni hanno prodotto un evidente stato di sottodimensio-

namento dell'industria automobilistica italiana: ora la posizione della nostra industria appare «critica» (un termine così allarmante non era stato mai usato sinora). Ma la Fiat non ha nulla da rimproverarsi. L'analisi è lucida. La perdita di quote di mercato della casa torinese «è strettamente legata a carenze di disponibilità di prodotto... per effetto diretto o indiretto della conflittualità». La produttività per addetto (non per colpa dell'impiantistica, certamente concorrenziale) è diminuita tra il 1972 e il 1977 in Italia del 12% e in Inghilterra del 7% mentre in Germania e in Francia è aumentata rispettivamente del 26 e 24%. L'assenteismo, gli scioperi, l'opposizione allo straordinario, la minore prestazione lavorativa giornaliera, l'orario annuo di lavoro più corto e la dinamica del costo del lavoro sono gli imputati di questa situazione.

Ed ecco la doccia scozzese per ridare vigore all'opera dei dirigenti: la Fiat «non ha mai tenuto un atteggiamento passivo anche in un clima generale sfavorevole». Non tutto, certo, «è stato fatto senza errori», si ammette con franchezza a Corso Marconi. Le condizioni ambientali per operare erano, comunque, proibitive. Chiederci oggi un braccio di ferro a distanza sul mercato italiano dell'auto con la Nissan sarebbe assurdo. La Fiat si ritira formalmente dalla corsa ad un accordo con l'Alfa Romeo?

Paolo Glisenti