INCHIESTA SULLE CONDIZIONI AMBIENTALI DELLA CITTA' PARTENOPEA

Con il danaro speso per l'autostrada potevano risanare Napoli e il golfo

La modernissima tangenziale doveva costare cinquanta miliardi ma ora i preventivi più cauti arrivano a centocinquanta - Tutto questo mentre il tessuto urbano è logorato dall'inquinamento e dalla speculazione edilizia - La rete fognaria risale a sessant'anni fa

II

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Napoli, 18 giugno.

Napoli offre un'immagine emblematica di quella che è stata una delle maggiori, imperdonabili storture del nostro sviluppo economico-urbanistico dell'ultimo quarto di secolo: il disprezzo per l'elementare armatura di servizi pubblici e attrezzature sociali indispensabili alla vita degli uomini, e la spropositata concentrazione di investimenti in opere superflue, autostradali, in omaggio al culto della motorizzazione privata.

Parliamo della «tangenziale», cioè di quell'autostrada urbana a pedaggio che parte dalla Domiziana, attraversa i Campi Flegrei, serpeggia a Fuorigrotta, passa alle spalle della città alta, distruggendo le ultime zone verdi, taglia la conca di Capodimonte per poi innestarsi nell'Autostrada del sole, lambendo le finestre del nono piano della periferia orientale. Realizzata (già per due terzi) da una società dell'IRI, è una opera lussuosa, tutta viadotti, gallerie, svincoli degni di Los Angeles e anche panoramica: solo che il panorama che da essa si gode è quello delle concentrazioni edilizie omicide costruite dalla speculazione, l'ininterrotta muraglia di Posillipo, Rione Traiano, Vomero, Pigna, Rione Alto. L'assurdità dell'opera appare in tutta evidenza quando, dopo aver volato a cento all'ora, ci si deve immettere in città.

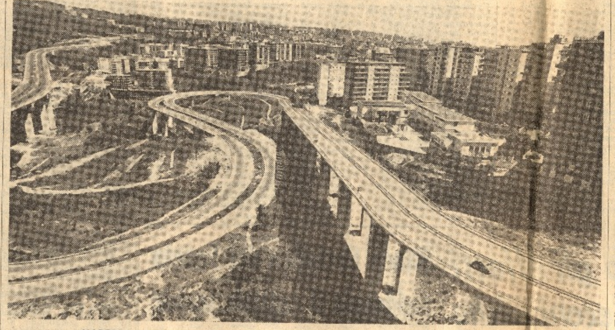
La strada fogna

Si esce sparati dall'autostrada, s'imbocca lo svincolo procedendo su eccelsi piloni, le carreggiate si attorcigliano come in un otto volante, si paga il pedaggio: e ci si ritrova improvvisamente fermi in via Cilea, nella cronica paralisi del traffico cittadino. Allora si riflette su una cosa: che quest'opera, immancabilmente definita «ardita», che doveva costare 50 miliardi, finirà col costarne, secondo stime prudenti, 150: quanti sarebbero bastati, in un Paese più serio, per costruire le fogne che mancano a Napoli e circondario, gli impianti di depurazione che non ci sono o che non funzionano, i collettori e ogni altra opera necessaria al disinquinamento del golfo, al risanamento igienico-sanitario-urbanistico di questa infelice città, che ha il primato nazionale delle malattie infettive, seimila aule scolastiche mancanti, la più alta densità di popolazione d'Europa, zero via zero metri quadrati di verde, cinque milioni di topi e via dicendo.

Del resto, basta spostarsi un po' più in là, a un passo da via Rossini, per imbattersi in uno spettacolo che con altrettanto emblematica violenza ci presenta l'altra, la vera faccia di Napoli, da segnare con tre asterischi nella guida agli orrori d'Italia. Entriamo in una tetra intercapedine stretta tra i muri di casamenti alti dieci-dodici piani e larga cinque-sei metri. Era uno dei tanti viottoli che una volta, quando il Vomero era verde, scendevano verso la città bassa, convogliando le acque pluviali: oggi la rapina urbanistica l'ha inglobata nel suo obbriobrioso viluppo edilizio e l'ha trasformata in una «strada».

Facciamo qualche passo: la «strada» diventa un fosso per le immondizie, grossi ratti schizzano via da ogni parte; ancora qualche passo, si sente un gorgogliare di acque: il fosso è diventato una fogna scoperta che scorre sotto le finestre dei primi piani, in essa scaricano le acque luride del quartiere che vanno a perdersi a valle chissà dove, passando tra le case dove pur vivono uomini e donne, giovani e vecchi, sani e malati. La località si chiama Muro del Finanziere: ed è il muro del pianto per il fallimento di tutta una pubblica amministrazione, dei padroni e padrini di Napoli. Nei programmi del ministero per gli interventi nel Mezzogiorno troviamo stanziato un miliardo per la sua sistemazione (e i lavori dovrebbero essere appaltati entro luglio).

In breve, la rete fognaria di Napoli è rimasta praticamente quella di sessant'anni fa: i lavori iniziarono nel 1895 e terminarono nel 1915. Successivamente, a ritmo accelerato negli ultimi venticinque anni, la città si è raddoppiata secondo i metodi efficacemente descritti nel film «Le mani sulla città»: le zone destinate a verde agricolo, a verde pubblico e quelle classificate come «panoramiche» dal piano regolatore del 1939 (a cominciare dal Vomero e da Posillipo) sono state sommerse da un micidiale tavoliere edilizio, gli antichi alvei che convogliavano le acque piovane sono diventati collettori di acque luride. Nessuno dei piani regolatori, nemmeno il piano del 1969 (diventato legge nel 1972 dopo i drastici correttivi apportati dal ministero dei lavori pubblici) hanno previsto un organico programma di adeguamento delle fogne.



NAPOLI — Una veduta della «tangenziale» che si snoda alla periferia della città.

Si è andati avanti con opere parziali e di tamponamento: si sono costruiti gli acquedotti e non le fogne, qualche tratto di fogna ma non gl'impianti di depurazione, quando si è fatto un impianto non si è pensato a farvi pervenire le acque da trattare. Alla madornale insufficienza della rete, si aggiunge la totale mancanza di personale specializzato, di mezzi meccanici moderni e quindi la incapacità di far funzionare le opere esistenti. Sette-otto anni fa la Cassa per il Mezzogiorno costruì nella zona occidentale della città alcuni impianti per il sollevamento delle acque cloacali nell'emissario (che sversa i liquami di Napoli nei pressi di Cuma) e per il trattamento delle acque miste da scaricare poi senza pericolo in mare: impianti, si dice, ben fatti, persino visitati da esperti stranieri; ma il comune, a tutt'altro interessato, li lasciò andare in rovina. Quando dopo il colera venne effettuato un sopralluogo, un ingegnere della Cassa svenne per le esalazioni mefitiche, e poco mancò che ci restasse. Oggi per rimetterli a punto occorrono 605 milioni.

Non sono mancati, anche da parte di commissioni comunali, studi circostanziati e proposte di riorganizzazione generale. Da queste si apprende che per adeguare le fogne alle reali esigenze della città occorrono oltre 70 miliardi in un decennio, purché naturalmente si riesca a superare il ginepraio, la macchinosità delle procedure per progettazione e finanziamento: grazie alla quale, ad esempio, dei 25 miliardi occorrenti per opere di prima necessità, solo 4,4 sembra siano stati appaltati. Tutta la storia di Napoli dall'unità in poi è una storia di interventi «speciali» e «straordinari»: legge per Napoli del 1885, legge fascista «per la grande Napoli» del 1925, legge speciale del 1953, legge speciale del 1962 (che per le fogne ha destinato solo il 5 per cento dei fondi), «progetto speciale» per il disinquinamento del golfo del 1972. Il risultato è il colera e il primato delle malattie infettive: in una città (scrive Vezio De Lucia su «Urbanistica Informazioni») che ha sempre avuto un disperato bisogno di «cose ordinarie», di un deciso «rinnovamento delle istituzioni e delle strutture democratiche, di una coraggiosa invenzione di nuove forme di partecipazione popolare».

Depuratori fermi

Non si è saputo utilizzare nemmeno le poche opere che sono state realizzate in passato. Un'indagine della Cassa ha accertato che fuori Napoli, in quarantanove comuni esistono cinquanta impianti di depurazione, il novanta per cento dei quali risultano fuori servizio, ovvero «in totale stato di abbandono», «non funzionanti», «funzionanti in modo irregolare» o «con pessimi risultati»: da Capri a Vico Equense, da Sorrento a Monte di Procida, da Massalubrense a Torre del Greco, per non citare che qualcuno dei comuni costieri. Per la loro messa a punto e avvio di esercizio, si rendono necessari 4.125 milioni.

Se questi sono i costi dell'incapacità, vediamo quali sono i costi dell'imprevidenza, cioè delle opere oggi programmate per il disinquinamento dell'area napoletana. Collazionando i dati forniti dalla Regione, dal ministero per gli interventi nel Mezzogiorno, dalla Cassa, cercando di rendere omogenee le cifre spesso discordanti, sorvolando perché di difficile comprensione, sulle fonti dei finanziamenti (legge anticolera, progetto speciale, enti locali eccetera), si può concludere che il disinquinamento dell'area napoletana comporta una spesa di oltre 100 miliardi.

Le opere maggiori in programma sono le seguenti: depuratore allo sbocco dell'emissario di Cuma (15-18 miliardi); impianti di depurazione dei rifiuti solidi e liquidi della zona ospedaliera di Napoli (8 miliardi); impianti e collettori della zona bassa di Posillipo (3-4 miliardi); fogne e impianti dell'isola di Ischia (8-20 miliardi); impianto alla foce del Sarno (11 miliardi); impianti nella zona nolana (8-15 miliardi); fogne e impianti di Acerra (8-13 miliardi); impianti alla foce dei Regi Lagni, i canali della vecchia bonifica nella piana del Volturno (12-16 miliardi). Si tratta di «pre-progetti», già finanziati, che saranno appaltati con pubblico bando a ditte specializzate: si presume che le gare saranno concluse entro settembre; due-tre mesi passeranno per espropri e apertura dei cantieri; all'inizio del 1975 i lavori potrebbero cominciare e si confida che, nella migliore delle ipotesi, alcune di quelle opere potranno cominciare a funzionare alla fine del 1977.

Dice Alessandro Petriccione, consigliere della Cassa: «Ci troviamo ad affrontare problemi creati da una inerzia di decenni, ed è illusorio credere che per questa estate ci possano essere miglioramenti nella situazione generale. Ma queste opere serviranno a poco se non ci si deciderà ad attuare una politica urbanistica meno infame, che regoli finalmente nell'interesse generale la distribuzione territoriale degli insediamenti residenziali, produttivi, turistici». Questo è appunto il problema: perché è vano pretendere di risanare con impianti tecnologici un ambiente infetto, senza combattere alla radice le cause prime, cioè la cieca urbanizzazione, la rapina del suolo, la speculazione edilizia e industriale».

Lottizzazioni

A questo proposito si pensi appena al *boom* delle lottizzazioni negli anni sessanta che ha portato alla cementificazione del litorale sorrentino, napoletano, flegreo; ai nefasti dell'anno di moratoria della legge-ponte, nel quale sono stati concessi vani in misura doppia alla media degli anni precedenti (25.000 vani autorizzati a Portici, 28.000 a S. Giorgio a Cremano, 7500 a Sorrento, 16.000 a Torre del Greco, 52.000 a Casoria ...); alla renitenza urbanistica delle amministrazioni, per cui una ventina di comuni costieri sono ancora privi di piano urbanistico operante. Ora la Regione ha approvato una legge che prescrive, per i comuni sprovvisti di strumento urbanistico, l'inedificabilità della costa per una profondità di 500 metri: e già, mentre la legge è all'esame del governo, si registra una nuova corsa alle licenze. Sono questi, gli energumeni del cemento armato, gli speculatori, i cultori del lotto edificabile, i sacerdoti della rendita fondiaria i veri portatori sani del colera, del collasso ambientale e di ogni altro flagello.

Antonio Cederna

(Continua)

UN PIANO CHE FA TEMERE A LECCO DI RITROVARSI CON IL LAGO IN CASA

C'è chi progetta di costruire sulle acque dei Promessi sposi

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Lecco, 18 giugno.

Lecco come Venezia? Anche i lecchesi, nelle giornate in cui si assommano la piena del lago e la «breva» che scende dalle Alpi, si troveranno l'acqua sull'uscio di casa, come i veneziani nei giorni di «acqua alta»? Sono ormai in parecchi a chiederselo a Lecco, anche in seno al consiglio comunale e alla commissione consigliare urbanistica. Certo: l'operazione, che viene sospettata di imprevidenza, è la medesima. Come a Venezia si interra la laguna per fare posto a nuove industrie, togliendo in tal modo sfogo alle alte maree, così a Lecco, sempre per lo stesso fine, si interra il lago di Garlate, naturale sfogo dell'Adda a valle dei due ponti cittadini. Quand'esso, ristretto tra due rive che si saranno lasciate disinvoltamente avanzare, sarà ridotto a un fiume, non «tapperà» le piene, [illegible] dal vento, scendono dall'alto lago? La domanda può sembrare dettata da un eccesso di prudenza. Ma il nostro paese ha creato problemi insolubili proprio per non essersi mai posto in tempo interrogativi previdenti.

A Lecco è messo sotto accusa un progetto di ampliamento che nell'autunno scorso è stato presentato all'amministrazione comunale da una delle maggiori industrie cittadine, la Società Anonima Elettrificazione, che occupa circa 1.200 addetti. Attualmente la SAE, specializzata nella produzione di carpenteria pesante, è dispersa in una serie di monumentali capannoni che, ad Acquate, hanno inglobato prati e villette, si spingono nella valle del Caldone, raggiungono luoghi che la tradizione vuole manzoniani come la stradetta lungo la quale don Abbondio sarebbe stato affrontato dai «bravi».

Lecco soffre di una contraddizione tra la sua vocazione industriale meccanica e la sua mancanza di spazio. La città, il comune stesso, sono stretti tra la montagna e il lago. In queste condizioni il piano regolatore, che è del 1960, posto di fronte all'alternativa di dire alle industrie: «Qui da noi non c'è posto, andate in un altro comune», e di indicare una zona di espansione, aveva indicato un'area di circa 300 mila metri quadrati, posta lungo la riva orientale del lago di Garlate, tra la ferrovia che conduce a Milano e i canneti che accompagnano la riva stessa. Poiché lo spazio era poco, un piano particolareggiato, mai giunto all'adozione finale, aveva previsto lotti minimi di 10 mila metri quadrati: si sarebbe dovuto cercare di incoraggiare, in altri termini, le industrie che «consumano» la minor quantità di spazio per addetto. E la carpenteria pesante, in cui la SAE è specializzata, non ha certo queste caratteristiche.

Il progetto di ampliamento presentato in Comune dalle SAE prevede che i nuovi capannoni sorgano su un'area di 80 mila metri, di cui 53 mila metri coperti. Forte di una licenza assai limitativa, la SAE, nel corso dell'inverno, ha lavorato intensamente. Accanto alla riva del lago sono state infisse nel terreno molte centinaia di pali di cemento, destinate presumibilmente a sostenere la fronte del futuro edificio. Dietro ad essi, tra i canneti ormai tagliati fuori dal lago, le ruspe sono al lavoro per portare il terreno a quota zero, e cioè all'altezza della ferrovia, dalla quale dovrebbe staccarsi un raccordo diretto alla fabbrica.

Ma affinché la costruzione prosegua, è necessario che il comune adotti una variante di piano regolatore, grazie alla quale la strada, che lo strumento urbanistico attuale prevede lungo il lago, «slitti» ancora più a lago in una misura per ora imprecisabile: e questo per far posto al nuovo colosso industriale. Gli studi, com'è doveroso in questi casi, vengono condotti nel maggiore riserbo. Ma non appare inverosimile che la futura «variante» finisca per sanzionare un restringimento del lago di Garlate di almeno un centinaio di metri, fronteggiato — e ciò è ancora più preoccupante — da altri restringimenti che da tempo, e per gli stessi motivi, stanno avvenendo lungo la riva opposta. Di questo passo il celebre «Addio monti» potrebbe venire aggiornato in un «Addio lago», quello di Garlate, appunto.

E' una vicenda, insomma, sulla quale l'amministrazione comunale di Lecco, e poi la Regione, quando le arriverà sul tavolo quel progetto di variante, devono muoversi con prudenza. E' stato sentito, per esempio, il magistrato delle acque? Sono stati comunque compiuti studi sul mutamento che quella variante, se venisse adottata, porterà nel regime di deflusso delle acque dell'Adda? O Lecco, come si diceva, potrebbe trovarsi con l'acqua in casa?

U. P.

LETTERE AL CORRIERE

I panfili degli italo-panamensi

Desiderei far sapere al lettore di cui avete pubblicato una lettera venerdì 7 giugno, che l'«austerità» non ha affatto limitato la piena applicabilità della normativa riguardante i rifornimenti di carburante agevolato ai natanti da diporto battenti la bandiera nazionale e quella dei Paesi ammessi al trattamento di reciprocità. L'iniquità esiste, ma è insita proprio in quelle norme, che offrono sostanziosi privilegi agli italo-panamensi «et similia» nei confronti degli altri connazionali che navigano con la nostra bandiera. D'altronde, architettare idonei espedienti per ovviarvi è alquanto problematico, giacché tra le società straniere intestatarie dei panfili, spesso fittizie, e gli effettivi proprietari vi è un semplice contratto di noleggio. Ed è facile rendersi conto, a questo punto, che il privilegio del carburante agevolato, per certa gente, è il meno: a ben altri obblighi riesce a sfuggire.

Gilberto Melvi
(Monte Argentario)

Le obbligazioni indicizzate

Un lettore ha scritto a codesto giornale una lettera che è stata pubblicata il 9 giugno sotto il titolo «I titoli indicizzati». Sembra che egli nutra la convinzione che qualora si emettessero obbligazioni di questa specie il beneficio sarebbe tale che «salterebbero fuori enormi quantità di capitali»: l'ottimismo arriva a far preconizzare persino il rientro dei capitali fuggiti all'estero. Anche ammesso che così possa essere, mi sembra che ciò riguarderebbe il futuro, ma per i risparmiatori del passato, quelli cioè che hanno contribuito in modo determinante alla costruzione, per esempio, di tutte le autostrade oppure hanno dato modo all'ENEL di riscattare dalla Edison tutte le fonti di energia elettrica, quale sorte sarebbe riservata? Quel lettore è anche convinto che il valore delle vecchie obbligazioni subirebbe gravi riduzioni: bene, si può farsene un'idea leggendo il corso dei prezzi di questi giorni (e siamo solo alle prime avvisaglie di queste nuove emissioni). Sarebbe necessario spiegare ai detentori dei vecchi titoli qual è stata la loro colpa per essere così duramente tartassati. E allora diciamo: ben vengano le obbligazioni indicizzate, ma prima le autorità competenti debbono trovare una soluzione per le centinaia di migliaia di risparmiatori che hanno avuto fiducia in loro nel passato.

Luigi Bonati (Milano)

E adesso non arriva più

Ora la posta, dopo gli enormi ritardi che tutti sappiamo, non arriva quasi nemmeno più. Che possono fare i poveri italioti come me (sono un albergatore), il cui lavoro dipende principalmente dalla posta? C'è qualche «pretore d'assalto» disposto a interessarsi anche di questo scandaloso andazzo?

Marco Baroni
(Lido di Classe - Ravenna)

Contrario ai titoli catastrofici

Concordo pienamente con il lettore di Corbetta («Corriere» del 13 giugno), e se a questi è sorto il dubbio, per il suo equilibrato ottimismo, smentito dai catastrofici titoli letti in un solo numero del giornale, di essere considerato lo scemo del villaggio, abbia almeno la magra consolazione di trovare in me un consanguineo, votato ad essere lo scemo della città. Non c'è dubbio che così come la martellante pubblicità influisce sulla massa dei consumatori, il martellante pessimismo giornalistico influisce, in maniera ancora più deleteria, sulla massa dei lettori e quindi sull'opinione pubblica. Si crea una sfiducia profonda, un allarmismo esasperato, là dove la medicina migliore sarebbe la fiducia e la conseguente volontà di risollevarsi, rimboccandoci le maniche naturalmente, e mandando al diavolo i vari economisti, i troppi santoni superficiali. Ciò non significa — tornando strettamente in argomento — che si debba giungere al «tutto va bene madama la marchesa», ma un maggiore senso di misura, soprattutto nei titoli che sono determinanti, ed una più profonda, ragionata ed onesta obiettività, dovrebbero essere sacrosanti, soprattutto in chi ha l'onore e l'ambizione, ma anche la grave responsabilità, di rappresentare l'opinione del Paese o comunque d'influire su di essa.

dott. Giorgio Lega
(Firenze)

Le regioni non sono irreversibili

Leggo sul «Corriere» del 3 giugno che il dott. Piero Bassetti, annunciando le dimissioni da presidente della giunta regionale lombarda, ha dichiarato che «le regioni sono ormai un fatto irreversibile». Si sa che le regioni avrebbero dovuto essere varate entro un anno dall'entrata in vigore della Costituzione e si sa ancora che esse sono rimaste in frigorifero per 23 anni a causa della preminente avversione espressa inizialmente dalle sinistre, le quali hanno poi finito per reclamarle proprio quando cominciavano a manifestarsi i primi segni delle nostre difficoltà finanziarie ed economiche a fronte delle quali si è stati costretti a rinviare le auspicate riforme sociali (case, ospedali, scuole ecc.). Ora che ci troviamo tutti nella stessa barca, che, secondo l'oggettiva diagnosi del governatore della Banca d'Italia, sta pericolosamente affondando se non si provvede alla sua urgente riemersione falcidiando soprattutto l'abnorme dilatazione della spesa pubblica, ci si domanda se sia necessario il mantenimento dell'istituto regionale, che, per essere improduttivo, ostacola, con il suo rilevante costo, la ripresa della nostra economia. Non ci sono, forse, le provincie, ora ingiustamente emarginate, che potrebbero, convenientemente potenziate, riprendere il loro ruolo di vitale e primaria rappresentatività periferica dello Stato? Indugiare ancora sulla irreversibilità dell'ordinamento regionale, costituirebbe imperdonabile cecità politica e gravissima insidia per la sopravvivenza civile ed economica del nostro Paese.

Ezio Grifi (Bergamo)

I «non fumatori» sui nostri treni

Leggo l'articolo pubblicato a pag. 15 del «Corriere» del 31 maggio e che ha per argomento i ridicoli aumenti delle penalità inflitte dalle ferrovie dello Stato. A tutte queste voci, non è il caso di aggiungere una penalità salatissima (non inferiore alle ventimila lire) a chi fuma negli infelici scompartimenti posti sui carrelli e riservati ai «non fumatori»? Quando la direzione delle ferrovie si deciderà a far rispettare tale disposizione, sarà un gradino risalito sulla scala della civiltà, sempre ammesso che il significato di tale vocabolo non sia stato relegato in archivio e, quindi, dimenticato.

Antonello Vaglia (Roma)

I rimedi inattuabili

Ho letto le considerazioni, espresse sul «Corriere» del 9 giugno dall'on. Malagodi riguardo allo stato attuale di crisi con alcuni suggerimenti per l'adozione di adeguate misure atte al ristabilimento di una situazione — se non normale — perlomeno accettabile. Lo scritto non conteneva nulla di originale o di nuovo: le solite constatazioni e la solita formulazione di rimedi che stanno a mezza strada fra l'astratto e l'utopico, tanto sono inattuabili al punto in cui sono giunte le cose in Italia. L'on. Malagodi, come ha sempre fatto e come hanno sempre fatto molte altre personalità di primo piano, si limita a proporre soluzioni di carattere generale senza indicare i rimedi più idonei (ma, purtroppo, impopolari) per riportare il Paese su posizioni migliori. Ed uno di questi consiste nel porre un freno alla azione dei sindacati. Inoltre, i problemi inerenti l'ordine pubblico, quello giudiziario, nonché la moralizzazione politica, sono stati appena sfiorati. L'italiano «benpensante» (sono rimasti in pochi, purtroppo) è stufo di udire le logore disquisizioni dei vari Malagodi, La Malfa e compagnia, che — a parte il piangere sul latte versato — sono inconcludenti e, cosa ancor più grave, privi di quel coraggio necessario a denunciare esplicitamente i colpevoli delle rovine del Paese.

ing. Silvio Rosazza
(Genova)

Ricordare anche altri morti

I giornali, la televisione, la radio hanno parlato per giorni dell'attentato di Brescia e dei 7 morti, vittime innocenti di una ottusa e incivile violenza. Mi chiedo perché solo qualche riga di giornale e pochi minuti di telegiornale hanno commentato a suo tempo i ben più di 7 operai morti (in totale), vittime di una politica assurda e incosciente, caduti nella costruzione di una inutile galleria dell'inutile doppia autostrada Roma-Pescara.

Giovanni Mariano Delasalle
(Milano)

Dice grazie alla Ginzburg

Un grazie di cuore a Natalia Ginzburg per l'articolo apparso sul «Corriere» 9 giugno, intitolato «La soddisfazione». Esso conferma ancora una volta la grandezza della scrittrice che con semplici parole riesce a trasmettere agli altri limpide ed autentiche emozioni. Le sue riflessioni sui due libri di Giorgio Bassani e di Lalla Romano mi sono sembrate molto giuste. La poesia come dice la signora Ginzburg, «è portare in mezzo allo spazio un mondo anonimo, intimo, solitario, una voce che non appartiene più a nessuno». Semplici e stupende parole che racchiudono un'intensa umanità.

Tiziano Botteri (Stradella)

SELEZIONE PREMIO ESTENSE 1974

Davide Lajolo

Poesia come pane

La ricerca di Lajolo si svolge attorno a quel punto di coincidenza che fa dell'uomo un artista e dell'artista un uomo. Di qui nascono i suoi «incontri» con Pavese, Augusto Monti, Vittorini, la Aleramo, Malaparte, Ungaretti, Quasimodo e Hemingway, Hikmet, Eluard e i suoi bellissimi saggi su Gozzano e Pavese, Pavese e Vittorini, Fenoglio e la Resistenza.

Lire 2500

RIZZOLI EDITORE

La NIXDORF COMPUTER si espande

e cerca per la sua Sede Centrale di Milano

UFFICI (circa 1.000 mq.)

ben ubicati e serviti di mezzi pubblici

MAGAZZINO (circa 250 mq.)

per carico-scarico materiale

NIXDORF COMPUTER S.p.A. - Via Turati, 27 - 20121 Milano. - Tel. 665.591 - 637.245.

NESSUN GIORNALISTA, PER QUANTO MALVAGIO E FANTASIOSO, AVREBBE SAPUTO SCOPRIRE TANTE NEFANDEZZE, E FORNIRE UN QUADRO COSÌ PREGNANTE DELLA CORRUZIONE DI UN SISTEMA. IL LIBRO DELLA FINE DELL'IMPERO.

Gore Vidal

Il mondo di Watergate

Personaggi, figure, situazioni, nello scandalo del secolo

L. 3.500

BOMPIANI

PORTA AUTOMATICA ANTIRAPINA

PER BANCHE, GIOIELLERIE, ECC. VENDO BREVETTO, ASSOCIAZIONI PAT. AUTO 334125 - ROMA FERMO POSTA PRATI MAZZINI - ROMA

RENZO ROSSO

GLI UOMINI CHIARI

«Il punto che Renzo Rosso prende di mira è il cuore incandescente del nostro "qui e ora", là dove la vista è insostenibile» (Italo Calvino). Lire 2500.

EINAUDI

Importante Industria Meccanica

leader in campo internazionale

ricerca:

Pos. 1 PROGETTISTI

di stampi progressivi per tranciature da nastro anche in acciaio inox.
E' gradita la conoscenza della lingua inglese.

Pos. 2 IMPIEGATO per UFFICIO ACQUISTI

Si richiede:
- diploma di perito o grado di cultura equivalente;
- qualche anno di esperienza presso uffici acquisti di industrie meccaniche o elettromeccaniche;
- capacità di condurre trattative con fornitori;
- buona conoscenza della lingua inglese.

La sede di lavoro è in provincia di Como.

Inviare curriculum dettagliato, precisando posti di lavoro occupati e mansioni svolte, retribuzione attuale e richiesta, data di disponibilità a Pubbliman - Casella 242 - (22100) COMO