

Un bilancio dei problemi aperti a tre anni dall'inizio dei lavori

La centrale Enel di Caorso non deve essere una «cattedrale nel deserto»

Le iniziative del piccolo Comune piacentino contro i pericoli di inquinamento del Po e gli allarmi per le contaminazioni radioattive - Il problema dello sviluppo urbanistico e dei servizi sociali - Le condizioni di vita delle centinaia di lavoratori che stanno costruendo la centrale



CAORSO — I lavoratori del cantiere dell'ENEL in fila per il primo turno di mensa. A sinistra e sul fondo si vedono le baracche dove la maggior parte di loro è costretta a vivere. Nel paese, che è lontano qualche chilometro, gli affitti sono aumentati del 60% ed ora non ci sono più vani abitabili. Il Comune di Caorso chiede che l'ENEL e lo Stato contribuiscano a sanare almeno questi problemi più urgenti.

DALL'INVIATO

PIACENZA, 18 marzo
Sulla riva destra del Po, nei pressi di Piacenza, ci sono ben quattro centrali elettriche. L'abbondanza dell'acqua del fiume e la vicinanza del triangolo industriale hanno indotto l'ENEL a localizzare in questa zona parte dei suoi insediamenti più recenti e mo-

dermi. E infatti la centrale elettronucleare che si sta costruendo a Caorso produrrà 5 miliardi e mezzo di kWh all'anno e sarà la più grande d'Europa.
Quando è cominciato a sorgere il cantiere dell'ENEL, Caorso era un centro con poco più di quattromila abitanti e una rete estesa di piccole aziende artigianali e con-

ladine. Ora, a tre anni di distanza, i suoi problemi (e quelli della sua amministrazione popolare) sono cresciuti a dismisura: l'insediamento della centrale ha portato alla fine del secolo scorso la fine di una parte di attività artigianali e di piccole aziende artigiane e con-

veva ricevuto in appalto una piccola parte del lavoro nel cantiere, concludono il loro rapporto di lavoro e lasciano il posto ai dipendenti della ditta che realizzerà la fase successiva della lavorazione. I vecchi e i nuovi arrivati (i più anziani) sono i dipendenti della società che ha in appalto l'intero settore edilizio) provengono dalle zone più diverse d'Italia, ma soprattutto da quelle meridionali e da quelle «sottosviluppate» del nord (Polesine, Alta Bergamasca ecc.). Arrivano a piccoli gruppi, ingaggiati da un'agenzia di lavoro, e vengono accolti in un caposquadra da un caposquadra. Nel cantiere si sente sempre più spesso parlare di «racket delle braccia».

TELERADIO

radio PROGRAMMI

TV nazionale

- 12,00 Rubrica religiosa
- 12,30 Sapere
- 13,00 Ore 13
- 13,30 Telegiornale
- 15,00 Sport
- Ciclismo, in Eurovisione da Sanremo, telecronaca dello stesso della corsa a Milano-Sanremo
- 17,00 Gira e gioco
- Profilo umano per i più piccoli
- 17,30 Telegiornale
- 17,45 La TV dei ragazzi
- XV Zecchino d'oro. Ripresa diretta del Teatro Antonini di Bologna per la consueta festa della canzone per bambini
- 19,15 Sapere
- Quarta puntata di «Vita in Gran Bretagna»
- 19,45 Telegiornale sport
- Cronache italiane
- 20,30 Telegiornale
- 21,00 I mortuari
- Film Regia di Bernhard Wicki. Interpreti: Marlon Brando, Volker Branner, Trevor Howard, Drammone a sfondo «bellico», «i mortuari» volte rievocare le problematiche introdotte dai «Giovani tecon» compromettendo poi ogni esito contenutistico in nome dello «spettacolo» puro e semplice
- 23,10 Prima visione
- 23,20 Telegiornale

TV secondo

- 21,00 Telegiornale
- 21,20 Ricerca
- Gli italiani e le tasse. «Perché la riforma?», con Terza puntata della trasmissione «inchiesta realizzata da Giorgio Favero»
- 22,20 Stagione sinfonica tv
- «Aspetti del romanticismo», Musica di Hector Berlioz, Direttore d'orchestra Sviatoslav Ojzva

Televisione svizzera

Ore 15: In Eurovisione da Sanremo. Ciclismo Milano-Sanremo, 16 e 25. Per amore... per magia (film a colori), 18:10. Per i bambini: Ghirigoro - La scimmia astronauta (a colori). «La donna» - Elefante vuol conoscere la città (a colori).

Televisione jugoslava

Ore 9,35 La TV a scuola, 14,45 Ripetizione della TV a scuola, 17 e 42. Notiziario, 17,45. Il notiziario, 18:10. Giardinieri TV, 18:15. La cronaca, 18:30. Il momento della contestazione: il vostro cuore e la vostra salute, 19:20.

Televisione Capodistria

Ore 20: L'angolo dei ragazzi - Cartolina - Cartoni animati (a colori), 20:15. Telegiornale, 20:30. Musicalmente - Night club - Spettacolo musicale (a colori), 21:20.

Radio Capodistria

Ore 7: Buon giorno in musica; 7:30. Notiziario; 7:40. Buon giorno in musica; 8: Musica del mattino; 8:40. Angolo dei ragazzi per le classi superiori; 9: Aria operistica; 9:30. Ventimila lire per il vostro programma; 10: Di melodia in melodia; 10:15. F. con noi; 10:30. Notiziario; 10:35. Ecco Priscilla il mago Squillo; 10:41. Inno a mezzogiorno; 10:45. Vanna, Vanna, tante amiche; 11:15. A scollinarmi insieme; 12:14. Musica

Un budello prefabbricato

«Qui sono rappresentate tutte le provincie d'Italia», dice il compagno Debio, che è segretario della cellula del PCI nel cantiere e che viene da Salerno. «Anzi, i capi hanno un'ultima cosa da dire: da una parte i meridionali e dall'altra i settentrionali. Non gli bastava che fossimo dipendenti del cantiere, ci hanno appaltati diverse. Però il gioco non gli è riuscito. I compagni sono stati bravi sin dall'inizio. Anche quando ci sono stati problemi o scontri, sono sempre riusciti a far capire che non era perché uno era di Avellino e quell'altro di Rovigo. La gente l'ha capito, e questo è stato il nostro primo successo».

Alla mensa, un lungo budello prefabbricato si stende lungo il cantiere. In quello di qualcuno è costretto a ripetere intere frasi per farsi capire. Ma lo fa senza dispetto, con un'ultima cosa da dire: da una parte i meridionali e dall'altra i settentrionali. Non gli bastava che fossimo dipendenti del cantiere, ci hanno appaltati diverse. Però il gioco non gli è riuscito. I compagni sono stati bravi sin dall'inizio. Anche quando ci sono stati problemi o scontri, sono sempre riusciti a far capire che non era perché uno era di Avellino e quell'altro di Rovigo. La gente l'ha capito, e questo è stato il nostro primo successo».

Contemporaneamente il Comune ha avviato iniziative per affrontare i problemi più urgenti: la formazione di un centro di vendita gestito dai commercianti del paese, associati in cooperativa. Nell'azione del Comune, poi, sono state sempre presenti anche le esigenze dei lavoratori del cantiere.

Vecchi e nuovi arrivi

La frazione di Nure Vecchio, dove sta sorgendo la centrale elettronucleare, è distante qualche chilometro dal centro di Caorso. Ci si arriva per via polverosa, non ancora asfaltata. Attorno alla torre in cui sarà installato il reattore nucleare ci sono le baracche dove vivono i dipendenti della ditta che l'ENEL ha dato in appalto la costruzione della centrale. Nel grande cantiere lavorano adesso circa 700 lavoratori (edili, metalmeccanici, elettricisti ecc.), ma dall'inizio dei lavori gli assunti sono stati più di mille e duecento. Il fatto è che quasi tutte le settimane, dai cinquanta ai cento lavoratori, dipendenti di una ditta che a-

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

«Libro bianco» dei tecnici tedeschi

Volare diventa più pericoloso

All'incremento dei voli non si è accompagnato un adeguato sviluppo degli impianti per la sicurezza

La Francia insegna: volare è ancora pericoloso. Nel giro di una settimana esatto quasi nel medesimo spazio di cielo, due aerei si sono urtati ed è stata una strage; altri due aerei hanno evitato di fare la stessa fine perché uno dei due è sceso in una piccolissima isola durante la quale sono rimasti feriti numerosi passeggeri e gli stessi membri dell'equipaggio.

Perché accade tutto questo? Per un errore civile, semplice: mentre i voli si sono moltiplicati, gli impianti di sicurezza dei voli non si sono sviluppati. Gli esempi sono eloquenti: l'Associazione degli ingegneri aeronautici della Germania occidentale afferma che nell'area di volo dell'aeroporto di Francoforte si verificano moltissimi infortuni pericolosi che nascono da calcoli sbagliati del radar. Anche i radar sbagliano? Perché essi subiscono interferenze di impianti militari posti a poca distanza e sbalzano i dati incancellati dal radar.

La stessa associazione afferma che questa è la causa dello scontro nel cielo di Torino tra un aereo civile e uno militare avvenuto il 31 luglio 1971. Vi furono 162 morti. I tecnici tedeschi ne deducano che ogni volta che un aereo come vola è un avvenimento che si verifica un rapporto di affermazioni tratte dalla loro esperienza e da una precisa casistica.

In un «libro bianco» essi affermano che nel 1971 i radar sono rimasti fermi, in un grande aeroporto tedesco, un tempo triplo di quello dell'anno precedente. Nel primo mese del 1972 il tempo di inutilizzazione degli impianti radar è stato doppio rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Un crescendo pauroso, quindi, nel campo dell'insicurezza dei voli. Fatti i conti, l'associazione degli ingegneri ritiene che per due mesi su nove gli impianti sono stati inutilizzati solo parzialmente. Vale a dire che in questi periodi si è richiesto ai piloti, al personale di volo, un impegno superiore, forse, per il controllo precedente.

La carenza di controllo e di rinnovamento degli impianti si sposa alle interferenze di tutto l'apparato militare che, in un'azione di guerra, è sempre gravida di pericoli. E' accaduto, documenta sempre il «libro bianco» che al pari di dicembre 1972, l'impianto radar di Düsseldorf si è bloccato. Una installazione radar militare disturbava infatti con i suoi impulsi gli schermi

Al Centro di Dunton

Simulatore di altitudine progettato dalla Ford

La «Ford» ha in programma di costruire, presso il suo Centro di ricerca e progettazione di Dunton in Inghilterra, un nuovo laboratorio capace di simulare le situazioni di guida e atmosferiche delle più alte strade del mondo. Al tal fine è stata progettata una cella atmosferica (del costo di circa 40 milioni di lire) capace di riprodurre le condizioni ambientali di altitudini dell'ordine di 2.500 metri, con una vasta gamma di temperature e tassi d'umidità, in modo da poter meglio controllare la carburazione dei motori.

Il nuovo «laboratorio del freddo» fa parte di un programma, del costo di oltre 800 milioni di lire, teso ad espandere ulteriormente l'ormai famoso Centro di studio del gas di scarico inaugurato dalla Ford del maggio 1971, considerato come il più completo impianto del genere esistente in Europa.

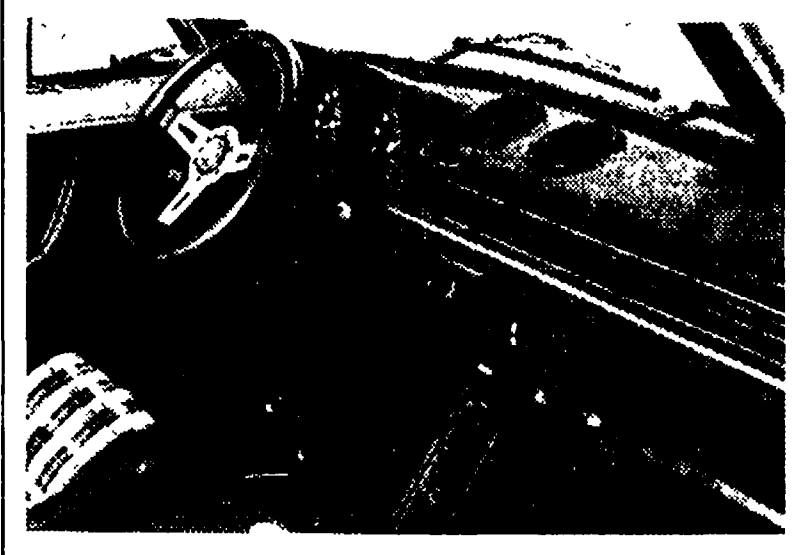
LA SIMCA «1000 RALLYE 2» OMOLOGATA ANCHE IN GRUPPO 1

Agli inizi dell'anno fu annunciata l'omologazione della Simca «1000 Rallye 2» in Gruppo 1, vetture da turismo speciale. La Chrysler France informa che detta vettura (tipo JC, 1294 cmc., 2 carburatori doppio corpo) è stata omologata anche in Gruppo 1, vetture da turismo di serie, in conformità agli articoli 256, 259 e 260 del titolo IV dell'annesso 1 del Codice sportivo internazionale.

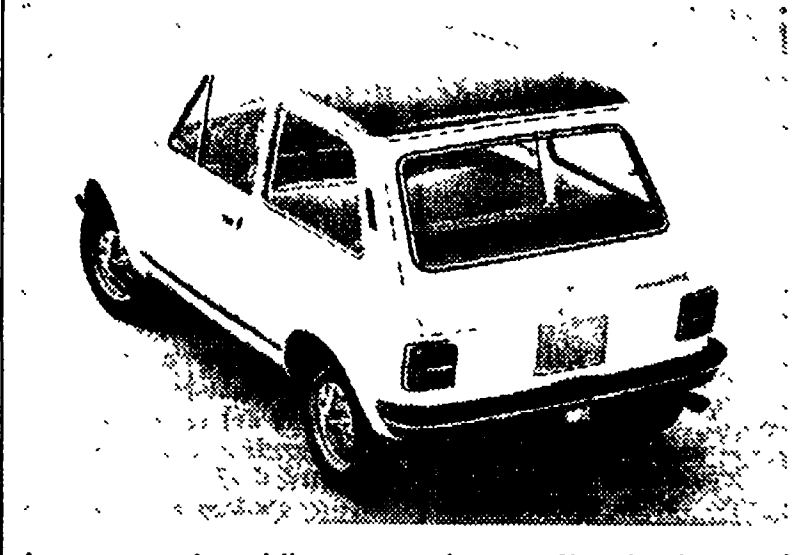
Ginevra risente delle difficoltà del settore

Dall'Autobianchi le sole novità nel salone svizzero

La «Giovani» firmata da Pininfarina e dalla Casa di Desio - Aggiornamenti anche nella produzione di serie - Esposte tutte le italiane già note



La «A 112 Abarth» è equipaggiata con una nuova plancia antiriflessi che è completa di contagiri elettronico. Gli strumenti supplementari sono sistemati su una nuova consolle.



La nuova versione della «A 112 elegant». Si notino i paraurti in materiale espanso ad assorbimento d'urto e la profilatura protettiva alle fiancate.

L'industria mondiale dell'automobile è presente al gran completo alla tradizionale rassegna ginevrina dell'automobile, giunta alla sua 42ª edizione ma per la prima volta nella sua già lunga storia, il Salone di Ginevra - che chiuderà i battenti il 25 marzo - non presenta nessuna automobile veramente inedita nel settore delle vetture di serie, almeno per quanto interessa il comune utente. Per trovare delle novità si deve salire nella categoria delle vetture di alto prestigio e nel settore riservato ai carrozzieri.

I motivi sono da ricercarsi nelle difficoltà attualmente incontrate dalle industrie europee in particolare, dalla saturazione del mercato, dai moltiplicarsi dei modelli, ma soprattutto dalla concorrenza in continuamento. Tutti i modelli presentati a Ginevra sono aumentati, fra il 1971 e il 1972, di almeno il 10 per cento, fatta eccezione per i modelli giapponesi che, anche per questo, continuano la scalata verso ormai al terzo posto nel graduatorio per nazioni - al mercato elvetico.

Come si diceva, comunque, qualche novità, in senso assoluto, c'è. Da segnalare innanzitutto un'auto italiana presentata congiuntamente da Pininfarina, che ha fatto eccezione per le sue vecchie tradizioni inglesi della vettura sportiva, spartana e scomoda, destinata a chi non soffre di vertigini, ma non teme colpi di vento: ai giovani pertanto, a condizione, naturalmente, che dispongano di quanto.

Di profilo romboidale e lineare, la «A 112» spider si distingue per l'assenza totale di plastica, per la ruota di plastica «roll-bar»; ha pneumatici a sezione molto larga, che conferiscono alla vettura eccezionale elasticità e non teme colpi di vento: ai giovani pertanto, a condizione, naturalmente, che dispongano di quanto.

Presentando le tre ESV i tecnici della Fiat hanno messo le mani avanti ricordando che l'entrata in vigore di norme che si uniformeranno agli attuali requisiti ESV causerebbero nelle produzioni di grande serie aumenti di peso dal 37 al 50 per cento e quindi di costo. Ciò, hanno detto, porrebbe seri problemi di compatibilità con le reali possibilità di acquisto della clientela, specie nel settore delle vetture di maggior diffusione.

L'ulteriore sviluppo del programma ESV, attualmente in corso alla Fiat, consistirà di dare a questo bilancino una forma definitiva. Ma le possibilità di miglioramento, attraverso un ancor maggior impegno di ricerca, appaiono sin d'ora piuttosto problematiche.

Vale a dire che se gli utenti vorranno vetture più sicure dovranno pagarle più care. Oltre all'illustrazione dettagliata dello sviluppo del programma ESV, la presentazione tecnica della Fiat ha compreso altri temi di ricerca sulla sicurezza, quali l'analisi di incidenti in Italia, i cui dati verranno utilizzati in un programma esteso a tutta l'Europa nell'ambito del Comitato dei costruttori del Mercato comune (CCMC), prove di compatibilità tra vetture di serie, modelli sperimentali derivati dalla serie e prototipi ESV, ed infine studi sulla sicurezza relativi alla tenuta di strada.

Nella categoria delle vetture di prestigio, in prima mondiale sono presentate la «2000 R10» con motore Ford-Cobra da 5,7 litri, 335 CV, 8 cilindri, 270 km/ora e la «Tiger-Sbarro», una vettura da corsa sperimentale, con motore «security vehicles». Per il pubblico svizzero, numerose sono comunque le novità presentate per la prima volta su questo mercato. Fra le altre ricordiamo le italiane: Alletta, Ferrari «365 GT-4», Fiat «128», Fiat «1200» e Fiat «Abarth 124», «ISO-Rivolta» «Varedo Sport», Lancia «Beta» nelle sue tre versioni.

Si tratta di un ordine, per un valore di 250.000 dollari, di costruzione britannica sulle vetture della serie 164 e 164 E. La pastiglia che verrà usata in parte della serie Formula Due/Quattro, fornita pure come dotazione originale ad altre fabbriche europee, fra le quali la Peugeot, la Fiat e la Lancia. (T.M.L.)



I tre prototipi Fiat ESV. Dall'alto in basso: quello derivato dalla Fiat «500», quello derivato dalla «128» e quello che utilizza la meccanica della «124».

Rubrica a cura di Fernando Strambaci