

Nuovi sviluppi sull'organizzazione eversiva di Padova

Fuggono altri due fascisti implicati nella "rosa" nera

Mandati di cattura per Clemente Graziani e Elio Massagrande, ex dirigenti di «Ordine nuovo» - Avevano assunto la direzione del movimento succedendo a Rauti

Il PCI chiede un intervento per la grave sentenza di Zurigo

sentenza di Zurigo

La scandalosa sentenza (18 mesi di carcere) pronunciata dal tribunale di Zurigo contro uno sciovinista svizzero che uccise a pugni e calci un operaio italiano, Alfredo Zanini, avrà una eco anche al Parlamento. In una interrogazione presentata alla Camera dai compagni Corghi, Cardia, Bertot, Lizzero, Bacalini e Grandi, si chiede il parere del governo sulla incredibile decisione dei magistrati svizzeri. «Tuttavia, come tale tristissima sentenza — dice l'interrogazione — non è che la ripetizione peggiorata di quella pronunciata contro gli uccisori dell'operaio Tonello Saint Moltz, e richiama alla memoria quella ancor più grave pronunciata in seguito alla sciagura del «Mark», gli interroganti chiedono anche di sapere cosa abbia fatto il governo prima della sentenza per significare alle autorità all'estero la pubblica indignazione dell'Italia e le conseguenze di un atto di giustizia rassicurante per le nostre comunità, e che intendano fare il governo per ottenere per i nostri connazionali in Svizzera il rispetto dei loro diritti umani, civili e sociali».

Circolano oggi solo le auto con targa pari

Favorevoli dalle previsioni di bel tempo su quasi tutto il territorio nazionale, nel centro e nel sud d'Italia in particolare, si calcola che in questi giorni 3 milioni gli automobilisti con targa pari che ogni domenica, terza giornata di «mezza austerità», si metteranno sulle strade e autostrade per recarsi in prevalenza, in località marine. Il divieto di circolazione per i moto-automobili con targa dispari è scattato, come si sa, all'una e due, scorse, e avrà termine alla mezzanotte di oggi. Escluso dal divieto sono i ciclomotori e le auto con targa straniera, quelle del corpo diplomatico e provviste di targa per gli escursionisti esteri (EE) ed, infine, anche quelle provviste del permesso speciale rilasciato dalle varie prefetture.

Il ritorno all'uso dell'auto di domenica deve sollecitare negli automobilisti il loro senso di prudenza e di vigilanza nella guida. La raccomandazione viene dall'ispettorato generale circolazione e traffico del ministero dei Lavori pubblici che si preoccupa dei possibili riflessi negativi subiti dagli utenti negli oltre tre mesi di «astinenza» dalla guida nelle domeniche e nei festivi della prima fase dell'austerità. Lo «spettro» ricorda che, prima dell'austerità, i morti lungo le strade risultavano, in media, ogni domenica 29 e i feriti 674 in 889 incidenti stradali e che anche in ogni festivo «spietato» sono stati registrati 130 morti e 130 feriti in 100 sinistri.

Fa figli per non andare in galera

Ha messo al mondo un figlio l'anno (oggi ne ha nove), per evitare la galera. Adesso, appena finito il parto, il processo dalla legge (sei mesi) per allattare l'ultimo nato si è resa irreperibile: quando la polizia è arrivata per arrestarla, la giovane donna, Elisabetta Minasola, di 27 anni, era sparita. I guai con la giustizia erano cominciati, per Elisabetta, nell'autunno del '71: dopo i primi cinque figli la donna, in un momento di disperazione (il marito era in carcere) vendette il sesso ad una coppia senza prole. La vicenda, scoperta, porta Elisabetta in galera. La «complice» — in triennale dove fu condannata a tre anni e sette mesi. Ottenuta la libertà provvisoria, subito dopo l'arresto Elisabetta Minasola, con non tornare in galera, nel giro di tre anni è riuscita a mettere al mondo tre figli e, finito di provvedere all'ultimo, è quindi fuggita da casa.

Dal nostro corrispondente

PADOVA, 23 Due esponenti di «Ordine nuovo», l'organizzazione neo fascista recentemente sciolta da un apposito decreto, Clemente Graziani, 43 anni, pubblicista romano ed Elio Massagrande, 29 anni, impiegato all'Enel di Verona, sono stati imputati dal dottor Tamburino di associazione sovversiva in base all'articolo 270 del Codice Penale. Nel loro confronti il dott. Tamburino, il magistrato che indaga sull'organizzazione eversiva della «Rosa», ha immediatamente emesso un mandato di cattura non ancora eseguito: sembra certo che i due — ma la catena delle latitanze di quanti avevano aderito ad «Ordine nuovo» dovrebbe essere altrettanto più lunga — si siano dati alla fuga.

Il provvedimento non è giunto inaspettato, dopo che alla più dura delle organizzazioni neo-fasciste era stato attribuito un ruolo organico nel complotto della «Rosa»: ad essa appartenevano Amos Spiazzi ed alcune persone — un dirigente di Verona, Massagrande e la moglie Maria Crocco, anche lei scomparsa — già avvisati di reato.

Molto attivo a Verona, il «movimento politico Ordine nuovo» era iniziato alla ribalta delle indagini dopo la scoperta di come buona parte degli assegni provenienti dalla «Galana» (la società presieduta da militanti socialisti) fosse finita nelle sue casse. Elio Massagrande avrebbe svolto un ruolo di tramite fra militari, manovale e fascisti e finanzia i loro dispendi da quello di Amos Spiazzi.

Lo stesso sembra si possa dire per Clemente Graziani, condannato al recente processo di Roma (2 novembre '73) a 5 anni e 3 mesi di reclusione per ricostituzione del discolto partito fascista. I loro nomi — ma non certo per la prima volta — sarebbero stati pronunciati, riferendosi a fatti ed episodi precisi, durante uno degli ultimi interrogatori di Roberto Cavallaro, l'ex ministro veronese che amava spacciarsi per magistrato militare: avrebbe raccontato infatti non solo della parte giocata da Massagrande, ma anche del ruolo di Graziani che assieme al tenente colonnello Spiazzi ed allo stesso Massagrande avrebbe avuto contatti diretti in casa del Cavallaro sollecitando il rinvio di denaro.

Fatto sta che immediatamente dopo quell'interrogatorio, che alle prove già raccolte ne aggiungeva una decisiva, sia Massagrande che Graziani sono scomparsi rifugiandosi in lidi più sicuri. Clemente Graziani, quando Rauti abbandonò «Ordine nuovo» il 15 novembre '69, assunse la direzione del movimento. Assieme a lui opera Elio Massagrande che nel '68 è ufficiale del gruppo artiglieria paracadutisti di Livorno e che propaga il libretto di Rauti «Mani rosse sulle mani bianche». Il fratello dello stesso uomo viene denunciato assieme al Besutti ed a Giovanni Barozzi per detenzione, porto abusivo e commercio di munizioni ed esplosivo. Un episodio significativo: la cascina dove erano nascoste le armi si trova a Roverè, un paese che confina con Figozzò.

Giovanni Barozzi, a sua volta, è il direttore di quel museo bellico di Rovereto presso il quale prestava la sua consulenza Amos Spiazzi.

Nel '68 Massagrande partecipa alla famosa crociera nella Grecia dei colonnelli assieme a Merlini: nel '72 colleziona un'altra denuncia per riorganizzazione del discolto partito fascista dai carabinieri di Torino. Non è un caso che la sede di Padova di «Ordine nuovo» sia presso la libreria «Ezzelino» di Franco Fredda, e che quella di Milano sia presso l'abitazione di Giancarlo Rognoni, ministro, animatore della Fenice, latitante. La pista di «Ordine nuovo» sembra ben lontana dal diventare impraticabile: i giudici padovani sono decisi ad indagare fino in fondo e l'importanza delle prove che hanno già raccolto è direttamente proporzionale allo scoppio che si è aperto nelle file fasciste.

Michele Sartori

NEL CAGLIARITANO

Muore una bambina per epatite virale

CAGLIARI, 23 (G.P.) — Una bambina di otto anni, Olga Spanu, del centro contadino di Goni, ricoverata l'altro ieri nel reparto infettivi dell'ospedale «Santissima Trinità», è deceduta per epatite virale. Nelle scorse settimane, nello stesso reparto, era stata internata una sorellina più piccola di Olga: per fortuna il male è stato curato in tempo e la piccola è rientrata a casa guarita. Un fatto abbastanza preoccupante è che il personale dell'ospedale — per ordini tassativi — ha tenuto nascosto il decesso della bambina di Goni. La verità è che sia l'epidemia dell'epatite virale che la mortalità infantile, altissime, vengono minimizzate e celate dalle autorità sanitarie, dal governo centrale, dalla Giunta regionale. Nel solo ospedale «Santissima Trinità» di Cagliari vi sono ricoverati una cinquantina di bambini. Gli ultimi casi si sono avuti nelle frazioni di Pirri e Monserrato, a Goni, a Villanovaforru, a Pabillonis, (epatite virale e tbc in una scuola), a Maracalagonis, e in altri centri sottosviluppati delle zone agro-pastorali.

Sono, quindi, bambini poveri provenienti dai quartieri periferici, dalle frazioni, dell'entroterra cagliaritano. La gravissima crisi epidemica costituisce uno specchio assai preoccupante della situazione igienico-sanitaria della città e dell'isola.

Girolamo Piromalli è stato sorpreso nella sua casa a Gioia Tauro

Preso uno dei boss del sequestro Getty

Sempre sconosciuti gli ideatori del clamoroso rapimento - Collegamenti con «Cosa nostra»? - Come si giunse ai primi arresti dopo il pagamento dell'ingente somma per il riscatto - Già in carcere sei indiziati - Il ruolo dell'ex agente dello «FBI» Chesà

Dal nostro inviato

GIOIA TAURO, 23 Torna il caso Getty. Un nuovo arresto, il sesto dal gennaio di quest'anno ad oggi (un settimo mandato di cattura riguarda un latitante) è stato infatti compiuto stamane a Gioia Tauro, in provincia di Reggio Calabria. A cadere nella trappola è stato un «personaggio», certamente il capo più prestigioso delle cosche mafiose della zona, di cui è stato giudicato ed ora soggiornante obbligato. L'arrestato è Girolamo Piromalli, detto «Momo», 55 anni, nella cui casa sono stati trovati documenti, misteriose in Piazza Farnesina, furono trovate banconote per un milione e mezzo, assegni per circa mille e 20 blocchetti di conti correnti bancari di diversi istituti di credito.

La perquisizione avveniva nel quadro delle indagini sul rapimento del «cervello» del nipote dell'uomo più ricco del mondo, si trovavano in questa zona della Calabria, per cui la «visita» degli inquirenti nell'abitazione del «capobastone» più prestigioso della zona, diveniva obbligata. Le banconote, gli assegni e i blocchetti di conto corrente rinvenuti in casa di Piromalli venivano sequestrati, e oggi sono stati accertati su parte delle banconote numeri di serie del miliardo e

700 milioni pagati dalla famiglia Getty per il riscatto del giovane Paul. Da qui l'ordine di cattura per Girolamo Piromalli che è stato sorpreso all'alba di oggi nella propria abitazione nel quartiere Monacchi e portato a Reggio nei locali della questura dove è stato interrogato. Nel pomeriggio, il Piromalli, è stato trasferito a Lagonero. La vicenda di Paul Getty, come si ricorderà, aveva occupato lungamente la cronaca dei giornali dal 10 luglio del '73 (data in cui il «ragazzo d'oro» dopo una serata trascorsa in un locale notturno a Roma, venne rapito in circostanze ancora misteriose in Piazza Farnesina fino al 15 dicembre, data del rilascio. Durante tutto questo periodo, la vicenda assunse sempre più toni drammatici per la difficoltà dei contatti con i rapitori, per l'ostinazione del vecchio Getty, il nonno di Paul, il re del petrolio, che risiede a Londra, a non sborsare la enorme somma richiesta per il riscatto e poi, via via, per l'apprensione sulla sorte del giovane, fino alla drammatica mutilazione di Paul (gli è stato tagliato un orecchio) come gesto di estrema intimidazione. L'orecchio veniva inviato alla redazione di un giornale romano per fugare ogni dubbio e per costrin-

gere la famiglia Getty a pagare il riscatto. Cosa che avvenne, attraverso un agente dello FBI, mister Chesà, fatto entrare in scena dal vecchio Getty per liberare il nipote ma anche con l'incarico di scoprire successivamente i rapitori.

Il 10 gennaio, la Procura della Repubblica di Lagonero emette un primo mandato di cattura contro Vincenzo Mammoliti di Gioia Tauro, Antonio Mancuso di Cicala in provincia di Catania, Saverio Mammoliti di Oppido Mamertino. Contemporaneamente, a Roma vengono arrestati Domenico Barbone e Giuseppe Lamanna e ad Alessandria, Antonio Felici. Sono tutti calabresi. Di mezzo c'è la droga.

Tutti questi personaggi risulteranno coinvolti nel doppio tiro loro, e nelle perquisizioni delle loro abitazioni vengono ritrovate banconote di quelle pagate per il riscatto, Giuseppe Lamanna, tra l'altro, risulta essere legato agli ambienti neofascisti romani. Si pensa però che tutti costoro siano sempre in riferimento alla realizzazione del sequestro. Per quanto riguarda invece gli ideatori e il cervello autentico del rapimento, come è noto, l'ipotesi che si avanzava è quella di un collegamento della mafia calabrese e delle sue propagande, con «Cosa nostra», e si dice anche che l'ingente somma del riscatto sia servita per acquistare droga.

È probabile anche che Girolamo Piromalli sia stato pagato soltanto per aver dato il proprio «nulla osta» al sequestro. «Pensate che mi sia fatto trovare con i soldi in casa?» avrebbe detto a chi lo interrogava oggi in questura. Ma non ha saputo o voluto spiegare come mai, in casa sua, in effetti si trovarono banconote pagate per il riscatto di Paul Getty.

Girolamo Piromalli, detto «Momo», è personaggio di primo piano, ufficialmente commerciante di agrumi e di olio, gabelotto, proprietario di terreni e appartamenti.

«Momo» è anche un noto grande elettore democristiano, legato tra l'altro, a filo doppio, con un sottosegretario di Stato in carica, ed ha esercitato sempre un peso notevole nella vita politica e amministrativa di Gioia Tauro. Anche un suo fratello, Giuseppe, viene indicato come temibile boss ed è attualmente al soggiorno obbligato.

Mauro Brutto

Franco Martelli



Espulso per i capelli alla «paggio»

Anche il piccolo Billy ha provato il sapore amaro della discriminazione. Egli è stato espulso dalla sua scuola Houston — e per ben quattro settimane — a causa della lunghezza dei suoi capelli. «Niente pettinatura da paggio», ha detto il maestro. Il provvedimento dell'insegnante è doppiamente stolido, se si pensa che Billy porta i capelli lunghi per nascondere un difetto congenito. Più saggiamente, il giudice distrettuale ha però deciso la revoca del provvedimento.

Cariche della polizia al termine di un concerto pop

CAGLIARI

Dalla nostra redazione

CAGLIARI, 23. Tre feriti e decine di contusi, una cinquantina di fermi e undici arresti (tra cui una ragazza di quindici anni), bombe lacrimogene lanciate contro la folla in strada e nell'atrio del locale, una intera zona circondata da ingenti forze di polizia e di carabinieri fatti affluire anche dall'interno, scontri, cariche, lanci di pietre, caccia ai giovani con i capelli lunghi: ecco il gravissimo bilancio degli incidenti avvenuti ieri notte a Cagliari, davanti al teatro Massimo, in occasione dell'ultimo spettacolo del complesso pop «Premiata fonderia Marconi». Altri incidenti senza gravi conseguenze si erano verificati la sera precedente.

È la prima volta che a Cagliari succedono incidenti in margine a concerti al Massimo. Va ricordato che se non fossero stati venduti biglietti in modo che non corrispondesse alla reale capienza del teatro, probabilmente questi incidenti non si sarebbero verificati. Ma ciò che lascia perplessi è la violenza che carabinieri e polizia intervenuti contro i giovani come se fossero in operazione antiguerriglia. E se dietro a quelle navi non ci fosse il dramma di migliaia di famiglie di marittimi. E non è solo il problema della occupazione dei transatlantici. E tutta una politica marinara che verrebbe annullata senza il pur minimo accenno a quello che si dovrà fare domani. E in fatto di marina mercantile quello che vale, invece, è proprio una programmazione a lungo respiro.

La crisi dei giganti del mare era prevedibile almeno 20 anni fa. È dal 1952 che i sindacati dei lavoratori marittimi denunciano l'anacronistica politica dei transatlantici perseguita dai dirigenti della flotta a partecipazione statale. Questa politica ha portato a far puntare tutte le carte della Fimmare sul movimento dei passeggeri, lasciando libero all'armamento privato il redditizio settore del trasporto merci e petroliere. Basti pensare che dal 1950 al 1971 le navi passeggeri della Fimmare hanno avuto un

incremento di stazza lorda del 16,5 per cento nel solo periodo le navi per carico secco (che sono appena un quinto di quelle passeggeri) sono diminuite di circa il 14 per cento. La Fimmare è poi del tutto assente dal settore delle navi cisterna. Questo ruolo sbagliato assegnato alla flotta pubblica ha portato a un passato arretrato della marina mercantile italiana sui traffici mondiali. La nostra incidenza su questi traffici, che nel 1938 era del 6 per cento, è scesa oggi al 2,9 per cento. La flotta estera ha, di conseguenza, provveduto all'ottanta per cento delle merci trattate nei porti italiani.

La crisi dei transatlantici ci dovrebbe portare, finalmente a una completa revisione di tutta la politica della pubblica flotta a partecipazione statale. Restando così non solo la marineria, ma anche le attività portuali e cantieristiche del paese. E si dice che il ministro Gaiddi, segretario della Federazione lavoratori del mare. I sindacati stanno seguendo, passo passo, una proposta di legge all'esame del Senato per il riordinamento della flotta «p.i.n.». Questa legge, partita col proposito di liquidare i transatlantici e con essa la presenza dell'armamento pubblico nei traffici marittimi, si cerca ora di trasformarla in una legge programmatica che assegni un ruolo nuovo alla flotta a partecipazione statale. Resta da vedere se saranno accolti una serie di emendamenti avanzati dal gruppo del Pci sulla base delle richieste dei sindacati.

A che cosa mirano gli emendamenti? In primo luogo si cerca di stabilire una graduatoria nella distribuzione dei grandi transatlantici che permetta non solo un riassorbimento dei marittimi che perderebbero il posto di lavoro, ma anche la trasformazione della Fimmare (da flotta prevalentemente per trasporto passeggeri a flotta di trasporto mista, con prevalenza per le merci, secche e liquide) «Graduale contestualità» dello smantellamento — come dicono i tecnici. Non si può liquidare di punto in bianco la Fimmare senza preparazione di una nuova politica di navigazione. Fra i vari emendamenti si propone che la Fimmare acquisti nuovo naviglio per 2 milioni e mezzo di tonnellate da destinare in questo modo: 500.000 tonnellate per attività diverse (trasporti merci di linea, collegamenti con le isole, navi scuola per gli studenti degli istituti nautici, servizi turistici di massa); gli altri due milioni di tonnellate per navi da carico (cisterne e merci).

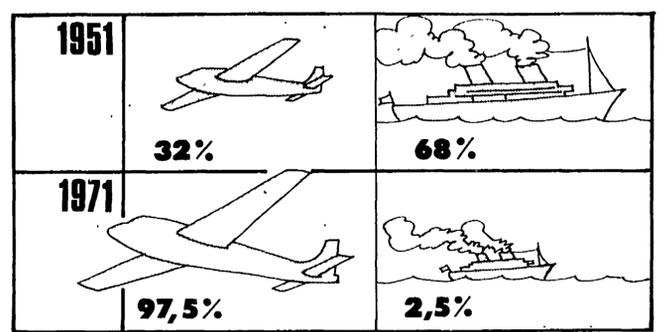
Tutta l'attività cantieristica italiana, irresponsabilmente abbandonata a se stessa e smobilitata troverebbe infatti una nuova fonte di vita e un trampolino di lancio. Da qui la necessità anche di puntare sulla costituzione di un nuovo grande cantiere navale nel Mezzogiorno, più volte sollecitato dai sindacati. Con l'attività cantieristica si dovrebbe potenziare anche quella portuale specie nel sud. Non bisogna dimenticare che l'imminente riapertura del canale di Suez pone seri e pesanti problemi alle attrezzature marittime e portuali italiane.

Taddeo Conca

Semivuote le grandi navi passeggeri

Il jet ha vinto e la flotta è in grave crisi

Preoccupazioni tra i marittimi - La proposta di mettere in disarmo i «giganti inutili»: la Raffaello, la Leonardo da Vinci, la Michelangelo - Per i lunghi viaggi preferito l'aereo - Le proposte dei sindacati e del Pci



È finita anche la «belle-époque» dei transatlantici. La visione mitica e sciovinista voluta dal fascismo per motivi di «prestigio» del «Rex» pieno di luci, di fascino e di mistero, che passa sfuffante davanti agli occhi smarriti e ammaliati degli abitanti del «borgo» fellingiano è solo un lontano ricordo. «Amarcord», appunto. A dare il colpo di grazia alle mastodontiche «città-galleggianti» è stato il jet, il veloce aereo che — secondo la pubblicità — «permette di fare la prima colazione in un albergo di Roma e di cenare al Waldorf Astoria di New York». Bastano poche cifre per tracciare un quadro preciso di quello che è avvenuto nel traffico aereo-marittimo fra l'Europa e il Nord-America. Nel 1951 sulla rotta atlantica si spostarono poco più di un milione di passeggeri: di questi 31.257 usarono la nave (33 per cento) e 339.096 l'aereo (97 per cento). Dopo 20 anni si hanno queste cifre: i passeggeri trasportati sono stati 9 milioni 808 mila dei quali 8 milioni e 589 mila dall'aereo (97,5 per cento e 218.515 dalle navi (2,5 per cento). Non abbiamo ancora un dato ufficiale sul rapporto aereo-marittimo, ma se si riferisce al rapporto transatlantico-jet si è ulteriormente aggravato e forse, mentre scriviamo l'aereo si è divorato anche nel piccolo 2,5 per cento che aveva lasciato alla nave. Lo stesso sta avvenendo anche sulle altre rotte.

I transatlantici sono ormai giganti inutili — dice il presidente della Fimmare, dottor Cruciani. Dietro questa battuta amara, che indica il tramonto di una epoca e di una mentalità ancorata al «prestigio» italiano, si cela un dramma di una notte, si cela il più grosso dramma della flotta a partecipazione statale, la «p.i.n.» come si usa dire (gruppo di partecipazione nazionale). Anche qui alcune cifre sono sufficienti per delineare le parole a delineare il dramma. Le compagnie di navigazione del gruppo Fimmare (Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia) registrarono nel 1969 un utile di gestione di un miliardo e 661 milioni, appena tre anni dopo (1972) le stesse compagnie hanno chiuso i bilanci con una perdita secca di due miliardi e 808 milioni, dei quali 671 milioni di perdita netta (l'altra Italia). A queste perdite si devono poi aggiungere le normali sovvenzioni per tutte le attività della Fimmare che sono state di 76 miliardi nel '69 e di 96 miliardi e mezzo nel 1972.

Ora che la situazione si fa ogni giorno sempre più critica, è da seriamente preoccupati delle continue perdite nella gestione dei transatlantici, si vorrebbe correre ai ripari, cancellando di punto in bianco dai porti italiani i «giganti inutili». Si pensa cioè di dare un colpo di spugna sulla lavagna, facendo sparire le sagome della «Raffaello» della «Leonardo da Vinci» e degli altri colossi, come se dietro a quelle navi non ci fosse il dramma di migliaia di famiglie di marittimi. E non è solo il problema della occupazione dei transatlantici. E tutta una politica marinara che verrebbe annullata senza il pur minimo accenno a quello che si dovrà fare domani. E in fatto di marina mercantile quello che vale, invece, è proprio una programmazione a lungo respiro.

La crisi dei giganti del mare era prevedibile almeno 20 anni fa. È dal 1952 che i sindacati dei lavoratori marittimi denunciano l'anacronistica politica dei transatlantici perseguita dai dirigenti della flotta a partecipazione statale. Questa politica ha portato a far puntare tutte le carte della Fimmare sul movimento dei passeggeri, lasciando libero all'armamento privato il redditizio settore del trasporto merci e petroliere. Basti pensare che dal 1950 al 1971 le navi passeggeri della Fimmare hanno avuto un

incremento di stazza lorda del 16,5 per cento nel solo periodo le navi per carico secco (che sono appena un quinto di quelle passeggeri) sono diminuite di circa il 14 per cento. La Fimmare è poi del tutto assente dal settore delle navi cisterna. Questo ruolo sbagliato assegnato alla flotta pubblica ha portato a un passato arretrato della marina mercantile italiana sui traffici mondiali. La nostra incidenza su questi traffici, che nel 1938 era del 6 per cento, è scesa oggi al 2,9 per cento. La flotta estera ha, di conseguenza, provveduto all'ottanta per cento delle merci trattate nei porti italiani.

La crisi dei transatlantici ci dovrebbe portare, finalmente a una completa revisione di tutta la politica della pubblica flotta a partecipazione statale. Restando così non solo la marineria, ma anche le attività portuali e cantieristiche del paese. E si dice che il ministro Gaiddi, segretario della Federazione lavoratori del mare. I sindacati stanno seguendo, passo passo, una proposta di legge all'esame del Senato per il riordinamento della flotta «p.i.n.». Questa legge, partita col proposito di liquidare i transatlantici e con essa la presenza dell'armamento pubblico nei traffici marittimi, si cerca ora di trasformarla in una legge programmatica che assegni un ruolo nuovo alla flotta a partecipazione statale. Resta da vedere se saranno accolti una serie di emendamenti avanzati dal gruppo del Pci sulla base delle richieste dei sindacati.

A che cosa mirano gli emendamenti? In primo luogo si cerca di stabilire una graduatoria nella distribuzione dei grandi transatlantici che permetta non solo un riassorbimento dei marittimi che perderebbero il posto di lavoro, ma anche la trasformazione della Fimmare (da flotta prevalentemente per trasporto passeggeri a flotta di trasporto mista, con prevalenza per le merci, secche e liquide) «Graduale contestualità» dello smantellamento — come dicono i tecnici. Non si può liquidare di punto in bianco la Fimmare senza preparazione di una nuova politica di navigazione. Fra i vari emendamenti si propone che la Fimmare acquisti nuovo naviglio per 2 milioni e mezzo di tonnellate da destinare in questo modo: 500.000 tonnellate per attività diverse (trasporti merci di linea, collegamenti con le isole, navi scuola per gli studenti degli istituti nautici, servizi turistici di massa); gli altri due milioni di tonnellate per navi da carico (cisterne e merci).

Tutta l'attività cantieristica italiana, irresponsabilmente abbandonata a se stessa e smobilitata troverebbe infatti una nuova fonte di vita e un trampolino di lancio. Da qui la necessità anche di puntare sulla costituzione di un nuovo grande cantiere navale nel Mezzogiorno, più volte sollecitato dai sindacati. Con l'attività cantieristica si dovrebbe potenziare anche quella portuale specie nel sud. Non bisogna dimenticare che l'imminente riapertura del canale di Suez pone seri e pesanti problemi alle attrezzature marittime e portuali italiane.

Taddeo Conca

Problemi di amplificazione sonora?



Boulmer

RICHIEDETE CATALOGO ILLUSTRATO A GBC Italiana - VIALE MATTEOTTI 66 - 20092 CINISELLO B.