

NAVALSUD - Parlano gli operai da 7 anni in cassa integrazione

Invechiare aspettando di tornare in fabbrica

Ieri assemblea pubblica - Valenzi ribadisce la decisione del Comune di concedere le aree necessarie per la ristrutturazione - Ma il CAP e la GEPI giocano a scaricabarile

Sette anni sono tanti. A passarli tutti a macerarsi, appesi al filo incerto e assistenziale della cassa integrazione, è diventato davvero troppi. Ieri mattina i lavoratori della Naval Sud, protagonisti dell'annata esperienza, hanno gustato, decisamente di rimettere, come si dice, i piedi nel piatto dell'insostenibile vicenda.

Ieri, dopo aver aspettato, convocata un'assemblea aperta, rabbia e tensione si trasformavano a fette. C'è chi per un momento ha perso le staffe: «Diteci chi è il responsabile di questa dannata storia - ha urlato un operario della Naval Sud - e poi vediamo cosa fare». Ieri, invece, aveva guarito tutto, quando è cominciato tutto. Adesso, dopo la lettura delle pensioni e mi ritrovai ancora qui a discutere».

Quella della Naval Sud è una metà storia tutta napoletana. Per così dire, una ricorrenza, come la trasversale battaglia per le varianti Ital Sud. C'è di mezzo il destino della zona Orientale e quello della campagna campana. C'è di mezzo la GEPI, finanziaria essa nota per i suoi disa-

sti gestionali soprattutto nel Mezzogiorno, il consorzio portuale di Napoli, presieduto dal doroteo Stefano Ricco, gli enti locali, il governo.

Sta di fatto che per il rinnovamento degli impianti, la GEPI ha speso finora una decina di miliardi. Adesso la Naval Sud e i potenziali acquirenti, i tre consorzi dei cantieri navali più moderni d'Europa. Potenzialmente, perché i lavori di ristrutturazione sono fermi da mesi. E sono fermi perché manca un atto definitivo da parte del CAP per la concessione delle aree necessarie ai nuovi impianti.

Un incredibile scaricabarile si protrae da mesi. La GEPI attribuisce tutte le colpe al CAP. Il CAP ribalta l'accusa sulla finanziaria, che non avrebbe la reale volontà di ribaltare la fabbrica.

Di ricordo, nel piano CIP per la caratteristica del T8, emergeva esplicitamente l'indicazione di sopprimere addirittura la realizzazione del cantiere. Insomma, il classico quanto ignobile bal-

letto. Ieri mattina sono stati in parecchi a ricordarlo, dal consigliere del Consorzio al consiglio di fabbrica che ha letto la relazione introduttiva a Michele Viscardi, ex segretario napoletano della CISL, oggi parlamentare, del tutto stesso amministratore delegato della Naval Sud, Parma Sud e potenziale acquirente dei cantieri navali più moderni d'Europa.

Potenzialmente, perché i lavori di ristrutturazione sono fermi da mesi. E sono fermi perché manca un atto definitivo da parte del CAP per la concessione delle aree necessarie ai nuovi impianti.

Di fronte alle obiezioni del CAP, Valenzi ha da tempo offerto al consorzio del presidente del Consorzio, Giacomo Sodano e De Maria, di ricordare la piena disponibilità della amministrazione a risolvere al più presto la vicenda.

Di fronte alle obiezioni del CAP, Valenzi ha da tempo offerto al consorzio del presidente del Consorzio, Giacomo Sodano e De Maria, di ricordare la piena disponibilità della amministrazione a risolvere al più presto la vicenda.

Il primo impegno dell'amministrazione Valenzi ci fu proprio quello di approvare i progetti di ristrutturazione e potenziamento della Naval Sud. Proposte concrete sono venute anche dal consorzio formica della segreteria della federazione del PCI.

Formica ha sottolineato in particolare le resistenze del CAP, in particolare del suo presidente, Giacomo Sodano, indicando nel contempo due obiettivi immediati. Sul piano locato, un incontro immediato alla presenza di una delegazione di lavoratori, tra cui il segretario della GEPI, Giacomo Sodano, per chiarire una cotta per tutte le proprie posizioni».

«Perché le varie auto non si riuniscono per chiarire una cotta per tutte le proprie posizioni?», è questo il consiglio della GEPI.

Procollo Mirabella

Si sono svolti ieri a Pollena i funerali delle vittime della Circumvesuviana. Per esaminare le cause di questo incidente, si è fatto a livello di via Provinciale. Il sindaco della cittadina ha proclamato due giorni di lutto. Le spoglie delle vittime, dopo le esequie, sono state riportate al paese di origine, a Striano, ma i funerali delle vittime della Circumvesuviana sono scoppiate le polemiche intorno alla sferzata della morte.

Trentotto chilometri di curva a gomito; un passaggio a livello ogni quindici metri.

Nel solo tratto Napoli-S. Anna, tredici chilometri, ce ne sono trenta. Cinque-seimila passaggi ogni ora. Quelle sono le caratteristiche del tratto più pericoloso della Vesuviana, quello dei quattordici morti di luglio, dei cinque di domenica mattina. La Napoli-Ottaviano-Sarno (come scrivono anche in altre parti della Vesuviana) è la meno ammodernata, la meno sicura. La sicurezza è tutta fondata sulla prontezza di riflessi dell'elemento umano: se la sveglia di un casellante non squilla può succedere che un treno si scontrerà con un'auto.

E' così che sono morti domenica mattina cinque giovani al passaggio a livello di Pollena. Tre donne, due adulti. Viaggiano in una «127» che li doveva condurre nella piazzetta di Pollena dove avrebbe preso il pullman per Roccaraso: la giornata prometteva veramente bene. Mentre il passaggio a livello di via Provinciale sono stati fermati da un velocissimo treno della Circumvesuviana. Soltanto due persone si sono salvate. Ora la casellante è scappata. Il marito ha raccontato ai carabinieri del gruppo Napoli-Batano diretti dal colonnello Calderone che la sveglia non aveva suonato e la moglie non era scesa in tempo per bloccare il passaggio. La ferrovia secondaria più veloce d'Europa fida sulle lanterne e sulle sveglie per la sicurezza dei cittadini. La verità è che l'ammodernamento è stato vantato dall'azienda.

«Saremo più sicuri», ha detto il segretario della GEPI.

«Saremo più sicuri», ha detto il segretario della GEPI.

Si sono salvate due persone.

Si sono salvate due persone.