

Il terremoto permanente del Belice: tredici anni dopo ancora le baracche

Assemblea-denuncia a Menfi Sotto accusa i governi centrale e regionale che hanno sperperato i finanziamenti - I sindaci della Valle rivendicano una «buona legge definitiva»

Dall'inviato

MENFI — Il Belice oggi, a 13 anni dal sisma. Bisogna tracciare una linea di demarcazione netta tra i parassiti e gli speculatori che lo hanno saccheggiato e la popolazione che ancora oggi sono in lotta, e ancora sono da considerare nella categoria dei terremotati. E' la prima, e anche doverosa distinzione ribadita l'altra sera a Menfi, dove i sindaci dei comuni più colpiti hanno invitato il presidente della Regione, e anche doversi distinguere i finanziamenti-tampone; e contro il governo della Regione al quale le popolazioni della vallata si rivolgono ancora una volta perché faccia la sua parte.

Sebbene l'iniziativa cadesse nell'anniversario del disastro (qui la terra tremò nella notte fra il 14 e il 15 gennaio 1968) non c'è stato spazio per commemorazioni di maniera. C'è stato piuttosto un ben documentato atto d'accusa contro lo Stato che ha centralizzato e sperperato i finanziamenti-tampone; e contro il governo della Regione al quale le popolazioni della vallata si rivolgono ancora una volta perché faccia la sua parte.

tani, ma che, a causa di inspiegabili intralci burocratici, restano deserte.

Sono 40.000 le baracche in tutto il Belice — ricorda Vito Bellafiore, sindaco comunista di Santa Ninfa. Erano centomila all'indomani della tragedia. Dirà poi il compagno Michelangelo Russo, presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana: «Non dobbiamo mai perdere di vista — nonostante i risultati già ottenuti — che la maggior parte dei cittadini continua a vivere così. C'è ancora un buon 60% di questa vallata che deve essere totalmente ricostruito».

Questo perché lo Stato — come hanno ripetuto in molti — è intervenuto col contagocce: appena duemila case popolari, 350 miliardi stanziati (ma già nel '68 si stimò che ne occorrevano almeno 500) e dispersi in affari, piccoli e grandi, consumati all'ombra di due corozioni, l'Ispektorato per le zone terremotate, e l'ISES (ormai disciolto).

Non è un caso dunque se le 34 inchieste giudiziarie sulla «vergogna del Belice»

non riguardano un solo cittadino «comune», un contadino, bensì alti funzionari, «gli industriali del terremoto», come li ha chiamati Gioacchino Vizzini, capogruppo comunista all'Assemblea Regionale Siciliana.

Ora, è proprio la logica dell'intervento statale che va interamente ridiscussa. Ciò tenendo conto della verità inconfutabile, secondo la quale, dal '76 ad oggi, da quando entrò in vigore la «legge sulla spolta» che assegnava direttamente ai comuni i soldi per la ricostruzione, le amministrazioni locali hanno tirato su qualcosa come seimila abitazioni. Il trivolo, cioè, di quante ne aveva realizzate lo Stato dal '68.

Come invertire la rotta? Quali criteri dovranno ispirare la legge (nel Belice, tra regionali e statali ne sono state varate 21), che tutti i sindaci hanno chiesto come «l'ultima e definitiva»? Lo ha spiegato Vizzini. «Il provvedimento approvato al Senato (comunisti e socialisti si sono astenuti n.d.r.) contiene un gravissimo vizio di

origine: non tiene conto della continua svalutazione della lira». Non solo stanziata poco, 400 miliardi, contro i 1.000 necessari; ma non permette l'adeguamento dei contributi ai costi reali.

E la rinascita? «Siamo ancora all'anno zero — ha detto Guido Abbadesse, della CGIL —. E se il reddito è aumentato, lo si deve esclusivamente agli sforzi intellettuali di un'imprenditoria che si è completamente rinnovata».

La Regione, insieme allo Stato, è l'altro grande imputato. L'assessore all'Industria Grillo si arrampica sugli specchi per una difesa d'ufficio: l'assessore alla presidenza Culicchia sceglie l'autocritica demagogica: il sindaco di Salemi, Cascio — «uomo» dei potenti estorci Salvo — si abbandona ad un pignone su un Belice «negletto da tutti»: non è un bello spettacolo quello offerto dagli uomini della Democrazia cristiana.

Saverio Lodato

Un ticket anche per curarsi in ospedale?

ROMA — Il ministro Aniasi — parlando ieri dinanzi alla commissione Sanità della Camera sullo stato di attuazione della riforma sanitaria — ha fatto una sorprendente dichiarazione e cioè i maggiori oneri (800 miliardi) derivanti dalla recente intesa sulla nuova convenzione con i medici generici e i pediatri sono compatibili con i livelli di spesa per il servizio sanitario nazionale stabiliti in precedenza. Delle due l'una: o erano in eccesso le precedenti previsioni formulate dallo stesso ministro della Sanità, da quello del Tesoro e dal Consiglio sanitario nazionale, o le maggiori spese per i medici generici e pediatri (alle quali si aggiungevano quelle per il rinnovo imminente delle convenzioni per il settore specialistico, per non parlare delle agitazioni fra gli ospedali) finiranno per scaricarsi sui fondi globali delle Regioni a danno di altri settori, ovvero saranno reperite in altro modo.

In tale contesto appaiono preoccupanti le dichiarazioni del ministro della Sanità riguardo al ticket sui farmaci. Il ministro ha detto al riguardo di voler ristrutturare il ticket, eliminando le attuali quote fisse e introducendo il principio di partecipazione proporzionale dei cittadini al prezzo dei farmaci. Una ipotesi che, seppur mitigata dalla promessa di escludere i pensionati dal pagamento del ticket, rischia di scaricare sui cittadini lavoratori i prezzi sempre più elevati dei farmaci.

D'altra parte, questo solo elemento non potrebbe certo garantire la copertura dei maggiori oneri derivanti dalle convenzioni stipulate o da stipulare con i medici. In realtà, l'intenzione del governo è di andare oltre, introducendo forme di partecipazione dei cittadini (il ticket) su altre prestazioni sanitarie, a cominciare magari da quelle ospedaliere come da tempo va sostenendo il ministro del Bilancio La Malfa.

Su questi temi si apre oggi la discussione alla commissione Sanità della Camera. I comunisti, comunque, hanno da tempo dichiarato la loro netta contrarietà a nuovi ticket sulle prestazioni sanitarie.

a. d. m.

Per treni e aerei si annuncia una settimana di caos

ROMA — Per chi viaggia in aereo (ma anche in treno) la prossima sarà un'altra settimana difficile. Dei disagi che soffrirà chi vola potrà essere grato all'agitazione, di sette giorni a partire dal 19, proclamata dal sindacato autonomo dei piloti per ottenere esorbitanti aumenti salariali (qualcosa come 18 milioni in più all'anno), e dall'altra parte, al ritardo accumulato dal governo nel dare soluzione alla vicenda della società Itavia. Ritardi ed eventuali soppressioni di treni saranno invece dovuti allo sciopero nazionale di 24 ore (dalle 21 di mercoledì prossimo alla stessa ora del giorno dopo) indetto dagli autonomi della Pifas per protesta contro l'andamento, giudicato negativamente, delle trattative per l'adeguamento del premio industriale.

Parliamo della vicenda Itavia. La federazione unitaria del trasporto aereo, Fulat, ha confermato lo sciopero nazionale di tre ore di tutti i lavoratori del settore per martedì prossimo, 20 gennaio, dalle 9 alle 12, per sollecitare appunto il governo ad avanzare una proposta di soluzione della vertenza Itavia rapidamente e con modalità concrete. Il sindacato del trasporto aereo ha diffuso un comunicato in cui ricorda che i circa mille dipendenti dell'Italia sono senza lavoro e non prendono stipendio; e che problemi di occupazione esistono anche per i dipendenti delle aziende di assistenza degli aeroporti serviti dalla compagnia.

Le varie ipotesi avanzate fino ad oggi dal ministero dei Trasporti, sostiene la Fulat, «non hanno alcun carattere di concretezza». Ma che cosa chiede, in sostanza, il sindacato? «Che siano salvaguardati il patrimonio occupazionale e professionale dei lavoratori e i servizi che essi hanno reso fino ad oggi alla collettività». In che modo si ipotizza il raggiungimento di questa «salvaguardia»? A giudizio della Fulat occorre creare «un settore "ad hoc" per i voli charter e i servizi di linea di terzo livello (cioè brevi collegamenti, n.d.r.) — a prevalente capitale pubblico — superando perciò l'attuale gestione ma mantenendo i servizi ed un'organizzazione aziendale specifica predisposta ad operare nel campo dei voli charter». Ieri intanto la commissione trasporti della Camera ha esaminato un documento per il riassetto delle concessioni tra le varie compagnie che esercitano il trasporto aereo in Italia.

Incontro con la Commissione difesa

«Sì» dei movimenti giovanili alla riforma della leva

Favorevoli soprattutto all'ulteriore integrazione tra Forze armate e società

ROMA — Che cosa pensano i movimenti giovanili del progetto di riforma del servizio di leva all'esame del Parlamento? Sostanzialmente sono d'accordo, ne condividono la «filosofia» anche se avanzano qualche proposta di modifica. Convocati dalla commissione difesa della Camera i rappresentanti dei movimenti dei giovani hanno espresso ieri mattina le loro posizioni. La consultazione rientra in un quadro di incontri avviati dalla commissione parlamentare per verificare l'«indice di gradimento» della riforma tra i diretti interessati. I primi ad essere sentiti sono stati naturalmente i giovani: a loro più che ad ogni altro interessa la legge su cui il Parlamento sta lavorando ormai da anni (la prima stesura della riforma risale addirittura alla passata legislatura). Dopo di loro saranno ascoltati gli eletti nei Cor (Comitati intermedi di rappresentanza), e i capi di stato maggiore secondo un calendario fissato da diverse settimane ma che potrebbe ricevere variazioni in base all'andamento del dibattito alla Camera sul terrorismo.

Per la riforma della leva comunque l'incontro con i rappresentanti dei movimenti giovanili era una specie di cartina di tornasole. Se la posizione dei giovani fosse stata di critica aspra e di netta chiusura difficilmente il progetto di legge avrebbe potuto continuare il suo cammino. Non c'è stata né critica né chiusura.

Solo il rappresentante del Fronte della Gioventù (il movimento fascista) si è dichiarato contrario su tutto il fronte ribadendo la richiesta di un esercito di professione. Gli altri (FGCI, FGSI, giovani democristiani, repubblicani, socialdemocratici, liberali) hanno espresso un giudizio sostanzialmente positivo. Soprattutto su un punto: l'ulteriore integrazione tra Forze Armate e società civile.

A questo proposito il progetto di riforma della leva integra e rafforza quell'avvicinamento già avviato con la legge dei principi e l'elezione degli organismi di rappresentanza militare.

I movimenti giovanili (per la FGCI erano presenti Domini e Benetollo) si sono detti favorevoli anche ai cinque giorni di licenza mensili, all'introduzione di norme per favorire gli spostamenti dei militari tra la caserma e la città di provenienza e al graduale progetto di riduzione a dodici mesi della ferma per tutte le armi, compresa la marina.

Le proposte di modifiche riguardano il «soldo»: i criteri per i rinvii per gli studenti universitari e la questione delle qualifiche professionali. La riforma stabilisce che le specializzazioni acquisite durante il servizio militare possono favorire l'accesso al lavoro nelle amministrazioni pubbliche. Questa norma — hanno fatto notare i giovani della FGCI — rischia di essere discriminatoria nei confronti delle donne.

Una legge per sanare i deficit nei trasporti

ROMA — Saranno ripianati con un fondo istituito con una legge approvata ieri i disavanzi di esercizio per tutto il sistema dei trasporti urbani ed extraurbani che viene così liberato dalla congerie di contributi indiscriminati provenienti da diverse amministrazioni ed erogati spesso al di fuori di criteri oggettivi. Con la stessa legge si istituisce inoltre un fondo di 2 mila miliardi per gli anni '80-'84 (già sono disponibili 600 miliardi) con il quale le aziende potranno acquistare i mezzi di trasporto necessari e costruire impianti fissi e officine.

La legge è stata definitivamente approvata ieri dalla Commissione trasporti della Camera riunita in sede deliberante ed è il frutto dell'unificazione di due progetti, uno comunista e uno democristiano. Il provvedimento entra immediatamente in vigore per quanto riguarda gli investimenti dal primo gennaio '82 per la parte che prevede il ripiano del disavanzo delle aziende.

La legge prevede inoltre novità di rilievo anche da un punto di vista normativo soprattutto perché assegna alle Regioni un ruolo decisivo nella ripartizione dei fondi e tutte le competenze in materia di programmazione e definizione della politica del trasporto urbano ed extraurbano. Alle aziende e ai loro consorzi è invece lasciato il compito della gestione.

All'approvazione di questa legge si è arrivati dopo che i gruppi comunisti hanno ingaggiato dure battaglie per rimuovere le resistenze dei vari governi l'anno scorso il governo che si rifiutava di indicare un'adeguata fonte di finanziamento per la legge, fu persino messo in minoranza. Questa luna e tenace battaglia è stata ricordata ieri dal compagno Bocchi, primo firmatario della proposta comunista. Bocchi ha anche auspicato che, ora, Regioni, aziende e lavoratori del settore sappiano gestire con impegno questo importante strumento posto a disposizione di loro e dei cittadini. Questo impegno, ha affermato nella dichiarazione di voto il compagno Pani, deve essere particolarmente forte nel caso di avvio della legge, al fine di costringere il governo ad adempiere con tempestività a tutti quegli atti che sono necessari per un sollecito e sicuro decollo del provvedimento.

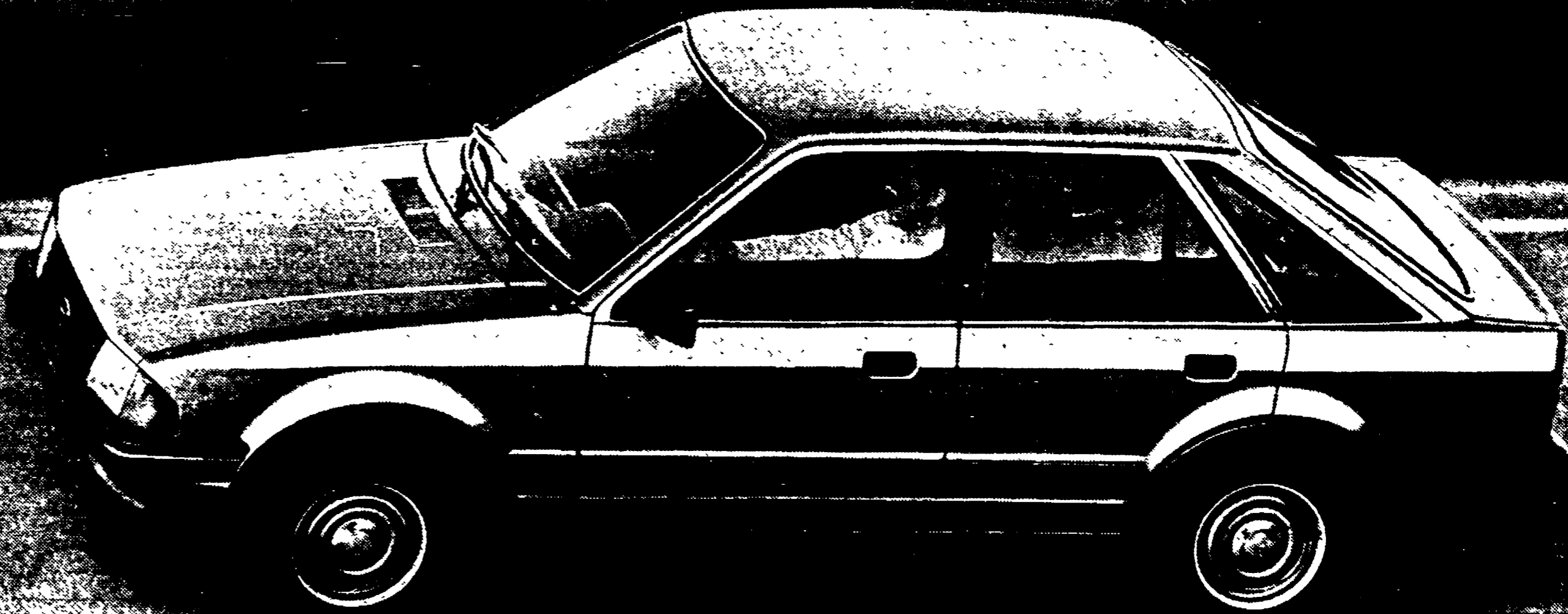
I PIU' AUTOREVOLI GIORNALISTI DI AUTOMOBILISMO EUROPEI HANNO VOTATO: LA NUOVA FORD ESCORT AUTO DELL'ANNO 1981.

Gli ingegneri della Ford hanno realizzato una nuova auto eccezionale che alla trazione anteriore associa un nuovo motore a basso consumo e sospensioni completamente indipendenti. Provate a guidare la nuova Escort e capirete perché i giornalisti di 16 Paesi l'hanno votata Auto dell'Anno. E perché la Escort viene acquistata ogni giorno da 1.000 nuovi automobilisti.



Il concorso Auto dell'Anno è organizzato da Autovisie (Olanda), Sunday Telegraph Magazine (Inghilterra), L'Equipe (Francia), Quattroruote (Italia), Stern (Germania Occidentale), Vi Bilagare (Svezia).

1000 ACQUIRENTI DI NUOVE AUTO LO CONFERMANO OGNI GIORNO.



IL PIACERE DI GUIDARE PRESTAZIONI SUPER CON I PIU' BASSI CONSUMI.

Tradizione di forza e sicurezza