

In arrivo 100 miliardi, ma...

Col fiato sospeso sull'Aurelia, la SS che uccide

Il sindaco di Grosseto: «Il Senato approvi entro l'estate la legge» - L'angosciato appello di una madre - La «curva Rosati»

Dal nostro inviato

GROSSETO — Il grosso camion con rimorchio che trasporta gas liquido va veloce sull'Aurelia. È quasi l'una del pomeriggio. Fa caldo. Il traffico è in una fase tranquilla. Stiamo cercando la «curva Rosati», una delle tante «curve pericolose» in questa strada della morte, la SS n. 1, come si scrive nei verbali.

Siamo su un rettilineo, ma un cartello avverte: «Uscita autocarri - velocità 30 chilometri». Davanti all'autotreno carico di gas folla, altrettanto veloce, lievemente traballante, una «bisarca» che trasporta camion. La tentazione è forte e, nonostante il cartello, la «linea» continua, la strada stretta — l'Aurelia misura solo 7 metri e cinquanta di carreggiata — in autotreno prima sull'acceleratore e supera la «bisarca». L'operazione riesce. Lo raggiungiamo. Ancora qualche chilometro e poi, all'improvviso, l'Autocisterna scarta sulla destra, poggia sul ciglio della strada coperta d'erba, per riconquistare subito dopo il nastro d'asfalto. Sull'altra corsia ci viene incontro, veloce, un altro camion con rimorchio che, a sua volta, ha superato un grosso automezzo. Trattienilo il fiato: tutto è andato bene, anche stavolta. Per caso, per fortuna, per l'abilità dell'autotrentista? Guardiamo il contachilometri: siamo sopra i settanta. Non molto, ma troppo per questa strada maledetta.

«Sull'Aurelia bisogna andare a 50 chilometri l'ora — ci aveva detto poco prima un capitano della Strada. Occorre prudenza, molta prudenza».

È il sindaco di Grosseto, Flavio Tattarini. «Se di sera mi trovo a Gavorrano, non torno a casa per l'Aurelia. Vado a Castiglione della Pescaia, prendo la strada che corre lungo il mare».

Al compagno Tattarini avevamo chiesto come sarà utilizzato il primo finanziamento, di cento miliardi, approvato dalla Camera nell'ambito della legge sulla viabilità, «servirà per il tratto Cecina-Follonica, il più tormentato». Per l'istante insistiamo con delegazioni, ordini del giorno, pressioni perché il Senato approvi subito, senza emendamenti, il testo che è passato alla Camera nei giorni scorsi. Deve diventare legge prima dell'estate. Il sindaco batte su quei «deve». Ci sono voluti due anni di discussioni per avere questa legge — aggiunge. — Ora lo «stralcio» approvato stabilisce la priorità dei lavori di completamento del tratto Grosseto-Livorno. È una priorità per la quale siamo decisi a batterci. E, d'altra parte — dice ancora — le 16.500 lire (ma ci siamo fermati nel raccogliere, potevano essere tante di più) che abbiamo portato al presidente della commissione Lavori pubblici, il deputato Leonardo Paulucci, dimostrano come il problema sia sentito. Non hanno firmato solo i cittadini di qui, ma anche turisti stranieri e italiani che vengono — anzi i primi sono già arrivati — qui in vacanza».

Ma se ci saranno ritardi? «Prenderemo altre iniziative. Già si parla di apporre car-

telli, grandi cartelli, per segnalare in modo vistoso qualche pericolo significativi percorsi l'Aurelia».

Aurelia: pericolo di morte. Siamo alla vigilia dell'estate e già il traffico è in aumento. In questo tratto, a nord di Grosseto, è un susseguirsi di passaggi a livello: cinque in poche decine di chilometri. Lunghie code si formano di tanto in tanto, abbassate. Al passaggio all'uscita della città (in direzione Livorno) la fila, in certe ore e in certe stagioni, è tale che arriva fino al centro urbano. Perché a Grosseto non c'è una circolazione e la attraversazione di giorno di notte, non solo autotreno, ma i grossi «bestioni» carichi di ogni tipo di materiale. Giorni fa, due grossi rotoli di lamiera sono caduti da un camion su questi mastodonti della strada, in pieno centro, presso la stazione. «Un caso, solo un caso — ci ha detto il sindaco — ha voluto che nessuno sia rimasto schiacciato». È per questo che l'Amministrazione democratica ha posto con urgenza la necessità di uno «svincolo in città (un raccordo)». La spesa si aggira sul miliardo e mezzo.

Nel primi cinque mesi dell'82 ci sono stati, nel tratto grossetano dell'Aurelia, undici morti e undici feriti (nell'81, tra Grosseto e Livorno, 1 morti sono stati 70 e 1 feriti mille). Quattro — tutti giovanissimi — alla «curva Rosati», al chilometro 213,600 di questa strada sassina, nei pressi di Gavorrano, quella curva che cercavamo seguendo l'autotreno carico di gas liquido. L'autotreno è un autocarro parcheggiato poco distante, in uno spiazzo, insieme con tanti altri «relliti».

È stata la madre di uno dei morti dell'Aurelia — «caduto» dell'Aurelia li ha chiamati — a chiederci di intervenire ancora (anche se «l'Unità» si occupa da anni di questo problema) perché si proceda rapidamente ad ammodernare, ampliare, raddrizzare questa strada. «Mio figlio è morto: che non ne muoiano altri».

Cento miliardi sono poco più di un terzo di quanto era stato preventivato (250 miliardi) per adeguare l'Aurelia alle norme comunitarie. Pure, ci sono voluti anni per ottenere questo primo stanziamento. Preme alle spalle il progetto per l'autostrada Civitavecchia-Livorno. Come tante, infinite volte è stato detto, scritto, ripetuto, le due arterie non sono «confittuali». C'è solo il fatto che l'autostrada costerà dieci volte più dell'ammodernamento dell'Aurelia: ammodernamento e completamento comunque indilazionabili, indispensabili e prioritari. Anche perché gli autotreni sono tra i maggiori «utili» dell'Aurelia e il loro numero aumenta. In quanto chi potrebbe, allungando il tragitto, prendere l'Autostrada del Sole, sceglie magari l'Aurelia per risparmiare il pedaggio. Ma, per rispettare i tempi di percorrenza, preme poi sull'acceleratore, come quell'autocisterna carica di gas che abbiamo visto superare la «bisarca» e sfuggire di poco a uno scontro con un altro autotreno.

Mirella Acconciamezza



Coal il fotografo ha immortalato una pericolosissima manovra di sorpasso sull'Aurelia

Siglate ieri con gli editori, dopo una lunghissima trattativa

Ipotesi di accordo per i poligrafici Sospese le agitazioni nei quotidiani

ROMA — È costato circa 100 ore di sciopero per ogni lavoratore del settore ma il primo rinnovo contrattuale di una stagione di vertenze aspre e difficili è fatto: ieri mattina poligrafici ed editori hanno siglato una ipotesi di accordo che ora sarà sottoposta alle assemblee. Tutte le agitazioni sono state sospese. Le reazioni rilasciate a caldo esprimono generale compiacimento, con i dirigenti sindacali che sottolineano il valore di questa intesa perché dimostra — come afferma Giorgio Colzi, segretario del poligrafici CGIL — che «quando ci si siede attorno a un tavolo è possibile e più agevole intendersi».

L'ultimo incontro — cominciato alle 10 di domenica mattina, dopo un'altalena di speranze e timori — è durato 48 ore. La trattativa vera e propria si era aperta, invece, il 10 marzo. Ma nei tre mesi precedenti poligrafici e giornalisti avevano dovuto effettuare diversi scio-

però per piegare la linea intransigente degli editori i quali rifiutavano di aprire il confronto sui nuovi contratti pretendendo che l'eventuale rinnovo fosse rimandato a dopo che governo e parti sociali avessero trovato un'intesa globale sul costo del lavoro. Tre sono i punti-chiave del nuovo contratto: tecnologie, occupazione, miglioramenti economici.

TECNOLOGIE — L'adozione di nuovi sistemi, con l'utilizzazione di video-terminali da parte dei giornalisti (vale a dire l'articolo direttamente «battuto» sulla tastiera elettronica) dovrà essere preceduta da una fase di sperimentazione e, comunque, non potrà concretamente realizzarsi prima del 1° gennaio 1983.

OCUPAZIONE — Un meccanismo complesso prevede una serie di garanzie per le «eccedenze» causate dai processi di riorganizzazione tecnologico-produttiva, in modo da evitare espulsioni traumatiche. In una prima fase gli eccedenti

saranno riquilibrati all'interno delle aziende, si procederà all'abolizione dello straordinario, a forme di avvicendamento nei reparti, al prepensionamento secondo le agevolazioni previste dalla riforma dell'editoria. Nelle aziende in cui questi meccanismi non dovessero essere sufficienti a risolvere il problema si agirà sull'orario di lavoro: dal primo settembre l'orario settimanale effettivo passerà da 36 a 35 ore attraverso il meccanismo della settimana corta: 5 giorni lavorativi, uno di riposo. Per fronteggiare situazioni aziendali ancora più complesse (laddove, ad esempio, la ristrutturazione è tutta da fare) si utilizzeranno giornate di riposo retribuite: 3 nel 1982, 7 negli anni successivi.

SALARIO — I livelli di inquadramento passano da 9 a 10. Si va da un aumento minimo di 50 mila lire (nell'arco dei 3 anni di validità del contratto) per il primo livello, alle 211 del decimo.

Gli aumenti decorreranno dal 1° luglio prossimo; per i primi 6 mesi di quest'anno sarà corrisposta una tantum, uguale per tutti, di 600 mila lire.

Soddisfazione per l'accordo ha espresso il presidente degli editori, Giovanni, il quale ha auspicato che presto si possa chiudere anche la vertenza con i giornalisti pur giudicando le loro richieste economiche tuttora inaccettabili. «L'intesa raggiunta è importante — sottolinea infine Alessandro Cardulli, responsabile del Dipartimento informazione della CGIL — perché prova che è possibile fare contratti senza la disdetta della scala mobile (gli editori, infatti, non hanno segnato la Confindustria su questa strada, ndr); perché punta allo sviluppo del settore, al suo rinnovamento, garantendo il controllo dei lavoratori sul processo produttivo. È un contratto che, in sostanza, si muove in linea con la legge dell'editoria che oggi da varie parti è messa a dura prova».

Fino al 30 giugno

Tempo di vacanze

Panda e 126:

6000 km

compresi

nel prezzo

Chi compra Panda o 126 in questi giorni si ritrova in tasca 300.000 lire

Attenzione, però: non è un vantaggio qualsiasi.

Sono 300.000 lire che Succursali e Concessionarie Fiat non vi fanno pagare perché possiate farvi 6000 km di vacanze senza che la benzina vi costi praticamente una lira.

6000 km o forse più, tenendo conto che Panda e 126 consumano poco.

In ogni caso 6000 km.

Per andare da casa vostra al Circolo Polare Artico (e ritorno) o, se preferite, per centinaia di spostamenti casa-spiaggia, casa-lavoro, ecc.

Se ancora non vi basta, sappiate che in questi giorni potete approfittare anche di eccezionali condizioni SAVA di acquisto rateale: minima quota contanti, pagamento fino a 36 mesi. E prima rata a settembre, cioè dopo esservi goduti la vostra Panda o 126 per tutta l'estate.

Per 6000 km di vacanze, praticamente gratis.

FIAT sorprende

Lumache, insetti e vermi nelle bottiglie di aranciata

MILANO — Luca Paulucci, 6 anni appena compiuti, aveva sete. Ha prelevato una bottiglia di aranciata da un distributore automatico, l'ha stappata con l'aiuto del papà, Leonardo, ed ha bevuto una buona metà del liquido dolcissimo. Ma con reciproco Leonardo Paulucci, poco dopo, si è accorto che nella bottiglia galleggiava una grossa lumaca ormai morta. Non solo: lumache, vermi ed altri spiccevoli «additivi» consimili, sono stati scoperti dalla polizia anche in altre decine di bottiglie di «Fanta» della medesima par-

tita. Al piccolo Luca, immediatamente ricoverato al Policlinico, i sanitari non hanno riscontrato nulla di preoccupante.

Ma la vicenda non si è esaurita con il ricovero cautelativo di Luca all'ospedale. Avvertita del fatto la polizia ha effettuato una ispezione nel magazzino, all'erno della sede del consiglio di zona, ed ha scoperto che su 267 bottiglie di Coca Cola e Fanta in attesa di rifornire il distributore automatico, alcune decine (pare 50) contenevano «corpi estranei».