

Questa mattina Milano in sciopero generale

MILANO — Antonio Pizzinato, perché lo sciopero generale a Milano?
«Non sarà uno sciopero facile. È un tentativo di unificare il mondo del lavoro, un esercito così mutato, così composito i metalmeccanici delle aziende in crisi, ma anche i giovani del terziario. La riscossa, in altri tempi, ti ricordi, la guidarono in questa città gli elettromeccanici. Ma lo schema non si può ripetere. Perché è cambiato tutto, sta cambiando tutto e bisogna poter governare questo cambiamento. E questo il problema di fondo. Il segretario generale aggiunto della CGIL Lombardia parla della astensione generale decisa per oggi a Milano (dalle 9 ai turni di mensa, manifestazione in piazza del Duomo con discorso di Garavini) dalla Federazione CGIL-CISL-UIL, pur con qualche polemica. E insiste sul suo tema preferito, il mutamento. Un ragionamento che parte da qui per fissare poi gli obiettivi che sono al centro dello sciopero. L'occupazione, la critica agli ultimi provvedimenti governativi, una richiesta di verificare l'accordo del 22 gennaio sul costo del lavoro, senza riaprire vecchie ferite.

Allora, non è più la Milano di una volta? — Proprio no. Pirelli, i metalmeccanici. Erano 247 mila e in dieci anni sono passati a 118 mila 500. Un taglio del 49% tra il 1971 e il 1981. Ed ora devi aggiungere i tagli minacciati alla Breda, alla Magneti Marelli, alla Ercole, all'Alfa Romeo. L'industria ormai a Milano rappresenta soltanto il 36%. Il mondo del lavoro si è spostato tutto da un'altra parte. Non solo: abbiamo scoperto che il cinquanta per cento dei lavoratori milanesi lavora in aziende con meno di quindici dipendenti.

Una trasformazione colossale che continua, inesorabile, senza controlli. E il sindacato rischia di essere tagliato fuori. E così?

«Ti do altre cifre. Nel 1982 sempre a Milano ci sono stati centomila avviamenti al lavoro, centomila assunzioni. Solo il 4,7% è passato attraverso le cosiddette "chiamate numeriche". E dopo l'accordo del 22 gennaio, cioè nei primi otto mesi del 1983, le chiamate numeriche sono state l'1,9%. Tutte le assunzioni o quasi sono avvenute dunque attraverso le cosiddette chiamate nominative, senza controlli, senza contrattazioni.

Ma è aumentata l'occupazione complessiva? — Non direi proprio. Comincia a calare anche nei settori nuovi. Le statistiche registrano tremi la unità in meno nell'ultimo trimestre nel terziario. Ecco il perché dello sciopero: c'è un cambiamento, una trasformazione, ma chi paga, chi tela, chi controlla? Come sarà la Milano del duemila? Quali saranno le conseguenze delle innovazioni tecnologiche?

Sono interrogativi che chiamano in causa il governo? — Sono dieci anni che rivendichiamo una seria riforma del mercato del lavoro. Ma il governo sa solo parlare di bacini di crisi, con caratteristiche assistenziali. Le nostre critiche alla legge finanziaria e al decreto sulla sanità sono cadute nel vuoto. Anche per questo i pensionati e i lavoratori attivi di tutta la Lombardia daranno vita il primo dicembre ad una grande assemblea al Palalido.

Avete anche intrapreso una iniziativa sugli orari? — È vero, stiamo avviando il confronto con la Regione. Anche qui: vogliamo solo applicare l'accordo del 22 gennaio che prevede per gli orari un rinvio a livello regionale. Ogni giorno entrano a Milano 600 mila lavoratori, i cosiddetti pendolari. Uno spettacolo impressionante. Trasporti

Pizzinato: il nostro obiettivo è governare il cambiamento

Intervista al segretario generale aggiunto della CGIL lombarda «Vogliamo unificare l'esercito così mutato del mondo del lavoro»
Le critiche al governo



pres d'assalto, traffico intasato, sprechi e inefficienze, un modo di vivere deteriorato. Lo sa che il tempo dedicato da costoro per raggiungere la propria fabbrica in dieci anni si è raddoppiato? E come se si fossero mangiati la riduzione dell'orario conquistata con i contratti. Non proponiamo una riorganizzazione generale. È un modo per aiutare l'efficienza complessiva e — anche qui — per far crescere l'occupazione. So di una grande azienda che ad esempio adottando un orario flessibile, pari ad un'ora e mezza, ha ridotto l'assenteismo al cinque per cento. Prova a pensare ad un sistema di fasce orarie diverse, quale effetto avrebbe sul sistema dei trasporti? Pensa a negozi che rimangono aperti durante gli intervalli al centro la sera in periferia. Pensa ad una contrattazione del part-time capace di aiutare l'ingresso dei giovani nel mondo della produzione.

Sono i problemi di oggi. E questa la «moderata»? O è parlare sempre di scala mobile, di costo del lavoro? Pizzinato, c'è chi chiede: la CGIL, terra le sue posizioni? — Sono convinto che l'intero movimento sindacale non potrà non affrontare la famosa verifica al primo di dicembre sull'accordo del 22 gennaio premettendo che i lavoratori lo hanno rispettato. Ma l'inflazione è più alta del previsto e i salari netti sono calati dello 0,7%. Non ci hanno ancora dato la riforma del mercato del lavoro, i contratti di solidarietà. Quelle cose che servono proprio qui, per sciogliere i problemi della struttura industriale in crisi. Rimettere in discussione oggi un pezzo dell'accordo del 22 gennaio, significa rimettere in discussione tutto, anche i contratti fatti.

Ma esiste un problema di riforma della contrattazione e del salario, scala mobile compresa?

Certo. Sulla scala mobile potrei farti leggere i miei interventi di molti anni fa. Affrontare un tempo debito, per nostra scelta, queste tematiche. Ma devo davvero angolarci certi piagnucoli sul costo del lavoro, quando penso alla elargizione non contrattata di pezzi di salario in numerose aziende milanesi. E chi dunque l'inflazione quando si decide, come fa la Regione Lombardia, anche qui rompendo gli accordi, di aumentare del venti per cento i biglietti e del trenta per cento gli abbonamenti per tutto le linee extraurbane? Anche qui, i primi ad essere colpiti sono i famosi seicentomila, i pendolari.

Uno sciopero che guarda al futuro, dunque, questo di Milano, non riacchiuso nel rimpianto di ciò che non esiste più. Ma è anche nato fra polemiche, o sbagli? — Sono state espresse preoccupazioni, dissenso, è vero. Ma devo ricordarti che già in ottobre il consiglio generale della Federazione CGIL-CISL-UIL di Milano parlò di sciopero generale. E bisogna dire che non c'è solo Milano. C'è Crema, Lodi, Brescia. E l'inizio di un rilancio articolato del movimento.

Ma quelle che chiami preoccupazioni da che cosa nascono? — Da quello che ti dicevo all'inizio, la difficoltà di costruire attorno allo sciopero il consenso, l'unificazione di un mondo del lavoro così differenziato: sessantamila bancari, ma anche i 124 mila che hanno partecipato ad un concorso per 190 posti ai servizi postali e, insieme, quelli impegnati in trattative, proprio in queste ore, nella siderurgia, nell'elettromeccanica, alla Pirelli, all'Alfa. Nessuno sciopero più con un colpo di fischietto.

Bruno Ugolini

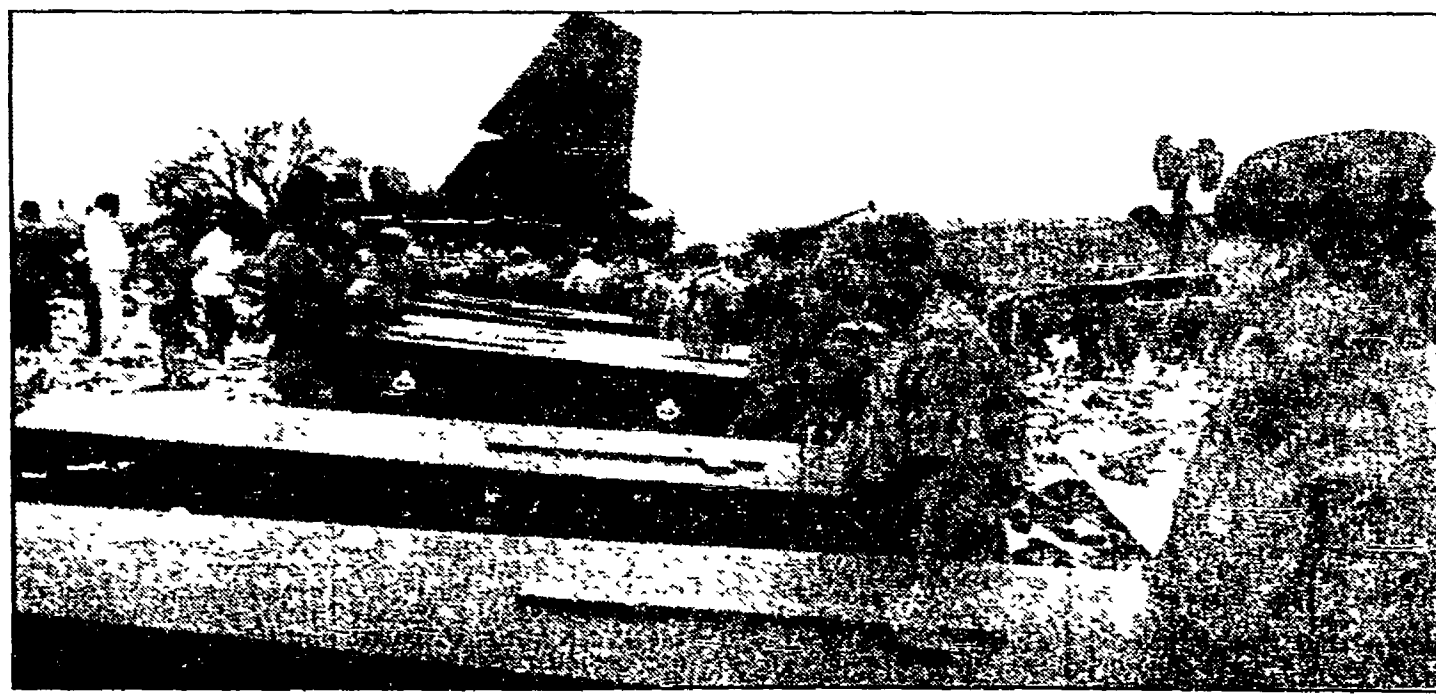
Difficile l'identificazione delle vittime della tragedia del Jumbo

Sono poche le salme riconoscibili Solo la «scatola nera» conosce le cause

L'incendio a un motore non basta a spiegare la sciagura - Il Boeing 747 può atterrare anche con due motori fuori uso - Non trova precisi riscontri nemmeno l'ipotesi di un errore nella manovra di avvicinamento - I pareri di un esperto comandante e del presidente dell'ANPAC



MADRID — Il piccolo Ludovic, sopravvissuto alla tragedia, all'ospedale di Madrid viene curato per le gravi ustioni riportate; nell'altra foto, soldati spagnoli trasportano le bare



ROMA — Da quando nel febbraio del '69 il Jumbo ebbe il suo battesimo d'aria, è la seconda volta che uno di questi giganti precipita al suolo. Era già accaduto in India, il giorno di Capodanno del '78: subito dopo il decollo da Bombay un Boeing 747 della Air India intrappolò nel suo rogo 213 persone. Un incidente di terrificanti proporzioni era accaduto un anno prima sulla pista dell'aeroporto di Santa Cruz de Tenerife, alle Canarie: un tragico equivoco con la torre di controllo mandò un Jumbo olandese contro un gemello della Pan American. Erano ambedue a terra, e nell'incendio che divampò perirono in 585. Nella notte tra sabato e domenica il gigante era carico a metà: a Madrid avrebbe dovuto imbarcare altri 136 passeggeri, in oltre trecento avrebbero dovuto trasvolare l'Atlantico. Invece, a sole otto miglia dalla pista d'atterraggio, lo schianto definitivo. Perché?

«Esercitarci nelle illusioni non serve a nulla. Fortunatamente è stata recuperata la scatola nera, sarà da lì che dovrà iniziare una ricognizione rigorosamente scientifica delle cause della sciagura. Così, a distanza, senza altre informazioni che quelle apparse sulla stampa, non

posso che esprimere la mia perplessità». A manifestare così tanta prudenza è una fonte molto qualificata: Costantino Petrosellini, già comandante di Jumbo, 45 anni di esperienza, oltre 20 mila ore di volo.

«Ho letto — continua il comandante — che alcuni testimoni, dentro l'aereo, avrebbero visto un motore in fiamme. Ma questa non è una delle emergenze più gravi. Il Jumbo era a pochi minuti dalla pista d'atterraggio; aveva cioè tutto il tempo di staccare l'alimentazione del motore incendiato, spegnere il fuoco e procedere all'ultima fase della discesa. Il Jumbo infatti può permettersi di disporre di soli tre motori, senza che le sue procedure d'atterraggio abbiano a risentirne. Con due motori fuori uso può farcela comunque, ma si rende necessaria una tecnica diversa. Le ripeto, un motore che s'accende da tempo, si può atterrare tranquillamente.

Fonti spagnole parlano di manovra di avvicinamento «non corretta», tanto che l'aereo, nelle sue ultime comunicazioni, dava una quota di mille piedi... «Anche questo non è molto indicativo. Mille piedi non costituiscono necessariamente una quota troppo bassa.

MADRID — Il giorno dopo la sciagura, l'unica cosa certa è che i sopravvissuti sono undici. Sul numero dei morti invece ieri continuava la lugubre disputa tra le autorità spagnole, che parlano di 179 morti, e la compagnia colombiana Avianca, che fissa il numero in 183. Il maggior numero delle vittime è di nazionalità colombiana. Gli italiani, come si sa, sono ventitré, quasi tutti giovani che partivano per una vacanza latino-americana. Vennero anche i morti svedesi, tra i quali cinque coppie che andavano in Colombia per prelevare i bambini che avevano adottato. Tra i morti figurano anche francesi, tedeschi, danesi, alcuni spagnoli, argentini, peruviani e latino-americani di altre nazionalità. Oltre allo scrittore peruviano Manuel Scorza, alla critica d'arte argentina Marta Traba e a suo marito, il saggista uruguayano Angel Rama, sono morti nella sciagura la pianista spagnola Rosa Sabater, lo scrittore messicano Jorge Ibaraguengoitia, l'uruguayano Ernesto Sabater, i pittori colombiani Jairo Tellez e Tiberio Vanegas, due famosi oculisti spagnoli, Luis Lopez Barlozozzi e Federico Moreno.

Per tutta la giornata di ieri è proseguita la difficile opera di identificazione delle vittime: molti corpi sono infatti carbonizzati, altri ordatamente mutilati. Le salme sono state composte in un hangar nella zona industriale dello scalo madrileño. Lì si sono recati decine di familiari sconvolti dal dolore. Alla gran parte non è stato concesso di vedere i cadaveri irrimediabilmente identificati soltanto grazie ai documenti.

La Guardia civile impedisce l'accesso ai familiari e ai giornalisti. Gli esperti stanno raccogliendo tutti gli effetti personali recuperabili, per esporli poi in una sala dell'aeroporto, in modo che parenti e amici possano tentare il riconoscimento e, soltanto se necessario, osservando la salma. A tutti i familiari si chiede una descrizione dettagliata dei vestiti e degli oggetti personali e di eventuali caratteristiche fisiche rilevanti. Per alcuni casi sarà necessario lo studio delle protesi dentarie, tanto è stata violenta l'esplosione dell'aereo.

Dal nostro inviato

COLONIA — Applausi, abbracci, larghi sorrisi. Tra i boschi dell'immediata periferia di Colonia, il centro di ricerca di Porz, Varsavia, una moltitudine di scienziati e tecnici dei vari paesi ha visto il gran giorno prima con quella classica tensione che precede il lancio e poi, quando lo Shuttle s'è librato perfettamente in aria, con gioia trattenuta solo a tratti. Collegati in diretta, attraverso un imponente schermo e un sistema tv a circuito chiuso con Cape Canaveral, abbiamo seguito tutto le fasi del decollo e dell'entrata in orbita del Columbia, la navetta americana che sicuramente ha rivoluzionato la ricerca spaziale. Ma stavolta lo Shuttle è solo un comprimario.

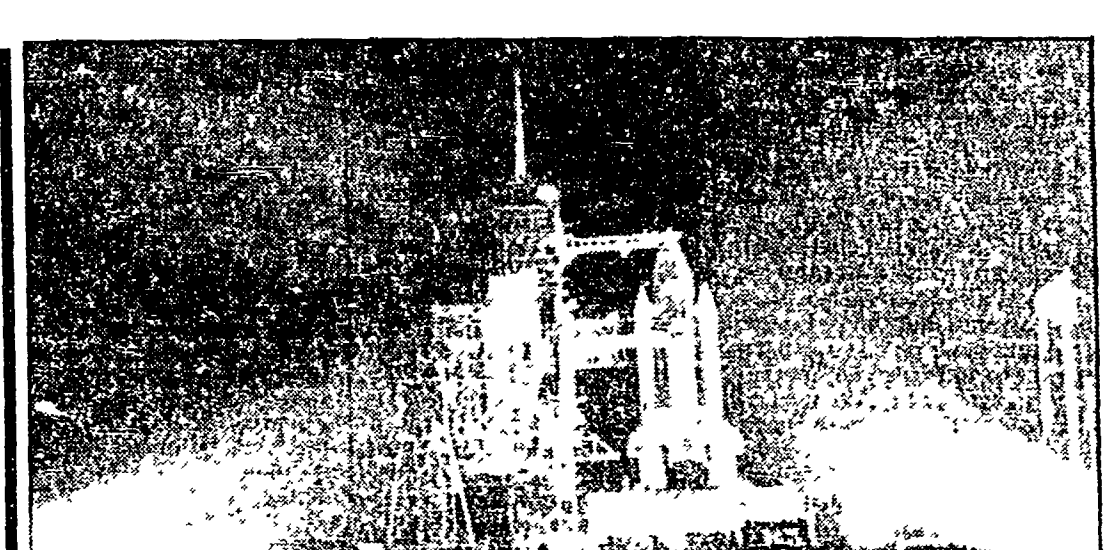
L'attore, quello vero, è rappresentato dallo Spacelab, il laboratorio spaziale costruito dagli europei, alloggiato nel vano di carico del vettore, che per nove giorni compirà nello spazio 71 esperimenti scientifici, attraverso i quali si tenterà di capire se lo spazio ci può offrire una nuova dimensione. L'obiettivo dello Spacelab è proprio questo: vagliare i segreti del cielo, capire i suoi misteri per volgerli in una sorta di volano per il nostro ulteriore progresso.

È un'occasione importante per l'Europa e per l'Italia. L'Aeritalia ha costruito la struttura primaria e secondaria e il modulo termico del laboratorio che a questa impresa hanno dedicato dieci anni di progettazione e di lavoro. A questo appuntamento gli europei hanno guardato come a qualcosa di speciale, fino a minacciare, nei mesi e nei giorni scorsi, di rompere i rapporti con gli americani e con la Nasa.

Di fronte ai reiterati tentativi statunitensi di spostare la data del lancio, a causa di problemi seri e veri che si erano manifestati improvvisamente allo Shuttle, l'ESA (l'Agenzia spaziale europea), ha puntato i piedi ed ha preteso che il lancio non subisse un nuovo rinvio di sei mesi.

E così da ieri pomeriggio agli ordini del comandante, il 53enne John Young, ormai un veterano delle missioni spaziali, il più grande equipaggio spaziale della storia — 6 uomini — gira su un'orbita bassa, di 250 chilometri, inclinata di 57 gradi sull'equatore. Assieme al pilota, Brewster Shaw, e agli specialisti di missione della NASA (Robert Parker e Owen Garriot), sono al lavoro per la prima volta, gli specialisti del carico utile Spacelab: il tedesco Ulf Merbold, specializzato in fisica all'Università di Stoccarda e l'americano Byron Lichtenberger della NASA specializzato in ingegneria elettrica, meccanica e biomedica alla Brown University e al MIT.

I due scienziati ieri sera si sono trasferiti, attraverso un apposito tunnel, dalla cabina del Columbia al modulo pressurizzato, costituito da due segmenti cilindrici riuniti e da due con terminali per un diametro di 4 metri e della lunghezza di 7, che poi successivamente hanno attivato in tutte le funzioni. Il laboratorio, costato oltre un miliardo di dollari, finanziato per intero dall'ESA (la quota dell'Italia è del 15,57% pari a circa 250 miliardi di lire. E la seconda come importanza dopo quella della Germania che ha il



CAPE CANAVERAL — Il traghetto spaziale Columbia, poco prima del lancio, con a bordo sei uomini e il laboratorio di ricerche costruito in Europa

Sei uomini a bordo, tra cui due scienziati Partito lo Shuttle con il laboratorio costruito in Europa

Il contributo dell'Italia - In nove giorni saranno compiuti 71 esperimenti per capire i segreti del cielo e utilizzarli sulla Terra

quinta di volte, da stamane sarà a lavorare attorno agli esperimenti.

Ma cosa ci si aspetta concretamente dallo Spacelab? I campi di ricerca sono cinque: astronomia e fisica solare, fisica del plasma nello spazio, fisica dell'atmosfera e osservazione della terra, scienze dei materiali. A bordo vi sono 39 apparecchiature, di cui 22 sulla piattaforma esterna e 17 nel modulo pressurizzato.

Alcuni esperimenti saranno fatti automaticamente, altri telecomandati dall'equipaggio con un elaboratore elettronico e con comandi dei pannelli di bordo. La missione scientifica farà capo a ricercatori di 14 paesi: Austria, Belgio, Canada, Danimarca, Spagna, Stati Uniti, Francia, Italia, Giappone, Olanda, Repubblica Federale Tedesca, Gran Bretagna, Svezia e Svizzera.

In termini di peso, il carico utile di strumenti scientifici pari a tre tonnellate è suddiviso circa a metà tra NASA e Agenzia spaziale europea. Come numero, gli strumenti dell'ESA sono 27 contro 12 di USA, Canada e Giappone, mentre di 70 esperimenti individuali, circa 60 sono dell'ESA.

Per quanto riguarda l'astronomia e la fisica del sole, le ricerche saranno dedicate principalmente alle sorgenti di onde ultraviolette e di raggi X. Per la fisica del plasma si prevedono invece la misura e lo studio delle caratteristiche del gas elettrizzato, cioè magnetici alla velocità di 1,6 milioni di chilometri all'ora.

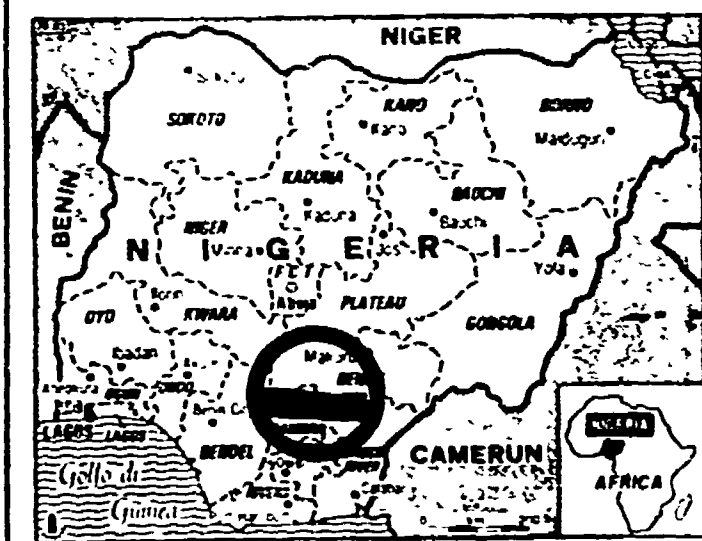
Questo studio contribuirà alla comprensione dell'involucro di plasma che circonda la terra e delle relazioni tra causa e effetto di fenomeni della magnetosfera e dell'atmosfera. Saranno create aurore artificiali per studiare come i fasci di particelle trasportano l'energia del vento solare e della magnetosfera nell'atmosfera terrestre. Per ciò che concerne, invece, la fisica dell'atmosfera e l'osservazione della terra, una speciale macchina fotografica di grande formato scatterà immagini della superficie terrestre anche col tempo nuvoloso, per ricavarne carte di migliore qualità.

Tra le ricerche sull'uomo vi sarà lo studio delle interazioni fra il sistema vestibolare e il cervello per cercare le cause del mal di spazio. Sarà misurato il livello di radiazioni cosmiche all'interno del laboratorio e sarà osservata la crescita di funghi e di semi di girasole con l'influenza della microgravità e i ritmi circadiani di ventiquattrore.

L'ultimo esperimento probabilmente è il più importante. Riguarda la scienza dei materiali e il miglioramento delle tecnologie dei materiali sulla terra, creazioni di materiali possibili solo in assenza di gravità e procedimenti utili per la costruzione di future stazioni spaziali.

Come si vede il progetto del laboratorio spaziale europeo è molto ambizioso. Nei prossimi giorni cominceranno ad arrivare le prime risposte. Ma già adesso questa missione è un successo. L'obiettivo: è la dimostrazione di come lo spazio può essere esplorato e utilizzato per fini scientifici che riguardano il progresso dell'uomo.

Gianni Marsilli



Precipita un Fokker in Nigeria 65 vittime, si salva il pilota

LAGOS — Un «Fokker-28» della compagnia di bandiera nigeriana, con 71 persone a bordo, è precipitato in fiamme a poca distanza dall'aeroporto di Enugu, nella Nigeria orientale, dove avrebbe dovuto atterrare. Il bilancio della sciagura è di 65 morti. Sei persone, tra le quali il pilota, sono sopravvissute. L'aereo era partito in mattinata da Lagos diretto a Enugu per un regolare volo di linea. In prossimità dell'aeroporto il «Fokker-28» ha preso fuoco ed è poi schiacciato al suolo. Ai soccorritori si è presentato subito uno spettacolo agghiacciante. L'opera di recupero dei superstiti, quattro dei quali completamente il-

lesi, è stata ostacolata dalle avverse condizioni atmosferiche. Il portavoce della Nigeria Airways ha detto che i quattro superstiti illusi — un americano, un britannico, un avvocato nigeriano e sua figlia di 15 anni — sono tornati dopo poche ore in aereo a Lagos, mentre il comandante del «Fokker» precipita-

to, cittadino del Ghana, e un assistente di volo si trovano ricoverati in ospedale a Enugu. Secondo quanto riferito dalle squadre di soccorso, 53 cadaveri, la maggior parte dei quali carbonizzati, sono stati estratti dai rottami mentre appare problematico il recupero dei resti delle altre 12 vittime

Meuro Montali