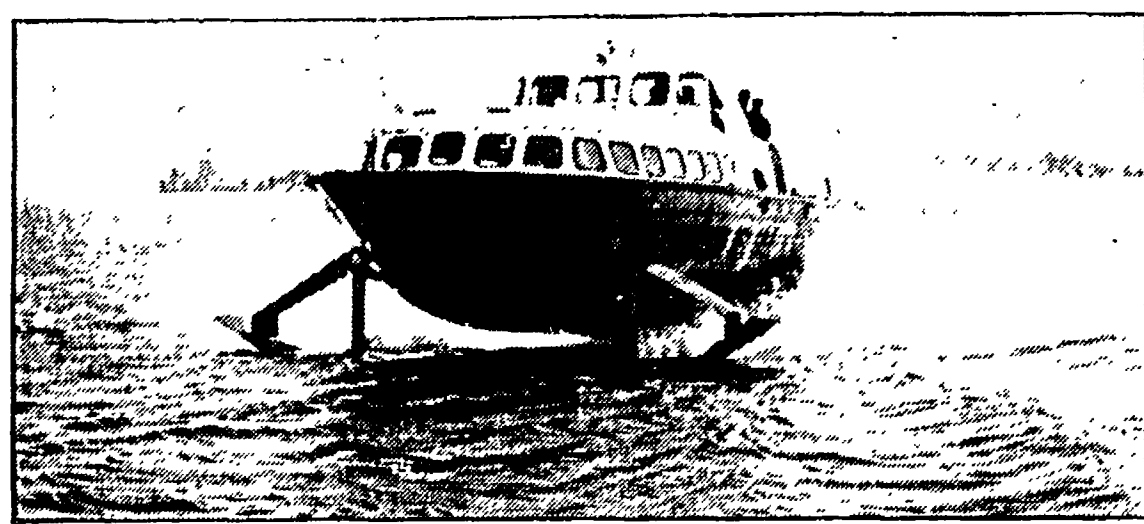


# Bomba sul jet Twa per Atene



resa nota dall'ufficio della «Twa» ad Atene. Tre sono di nazionalità greca: Despina Zytlanopulu, di 55 anni, sua figlia Maria di 25 anni e la figliuola di quest'ultima di sei mesi. La quarta vittima è un cittadino statunitense di origine colombiana: Alberto Ospino. I loro corpi sono stati ritrovati nei pressi della cittadina di Argo, grazie alla segnalazione di un pastore

che li ha visti cadere. Sono stati trovati anche pezzi di una poltrona. I feriti sono nove: 3 di nazionalità americana, due dell'Arabia Saudita e 4 greci. Solo tre di essi in serata erano ancora ricoverati in ospedale. Nessuno dei morti o feriti è italiano, secondo la nostra ambasciata «non risulta che italiani siano saliti a bordo dell'aereo a Roma».

Sull'aereo, per il concordato dei passeggeri, non ci sono state - dopo i primi attimi di sgomento e di confusione - scene di panico; l'equipaggio è riuscito a rassicurare i passeggeri, minimizzando l'accaduto, e l'aereo è del resto atterrato in poco più di dieci minuti. «Se dopo quattro file davanti al luogo dove è avvenuta l'esplosione - ha detto l'ame-

ricana Sarah Tittle, di 24 anni - quando ho udito un grande boato e pezzi di finestrino hanno cominciato a volare per tutta la cabina, mi sono gettata un po' e c'era sangue dappertutto. Ma la gente era calma, nessuno si è fatto prendere dal panico. Florentia Hanotakis, di nazionalità greco-americana, non è stata colpita perché stava portando alla toilette i suoi bambini di uno e cinque

anni; quello che ricorda è il gran vento che proveniva dallo squarcio. In serata la polizia greca era impegnata nell'interrogatorio di 5 arabi di cui uno è stato informato di aver subito informato Reagan, che è in vacanza a Santa Barbara in California, aggiungendo che è ancora presto per giudicare se si è trattato di un attentato terroristico contro gli Stati Uniti».

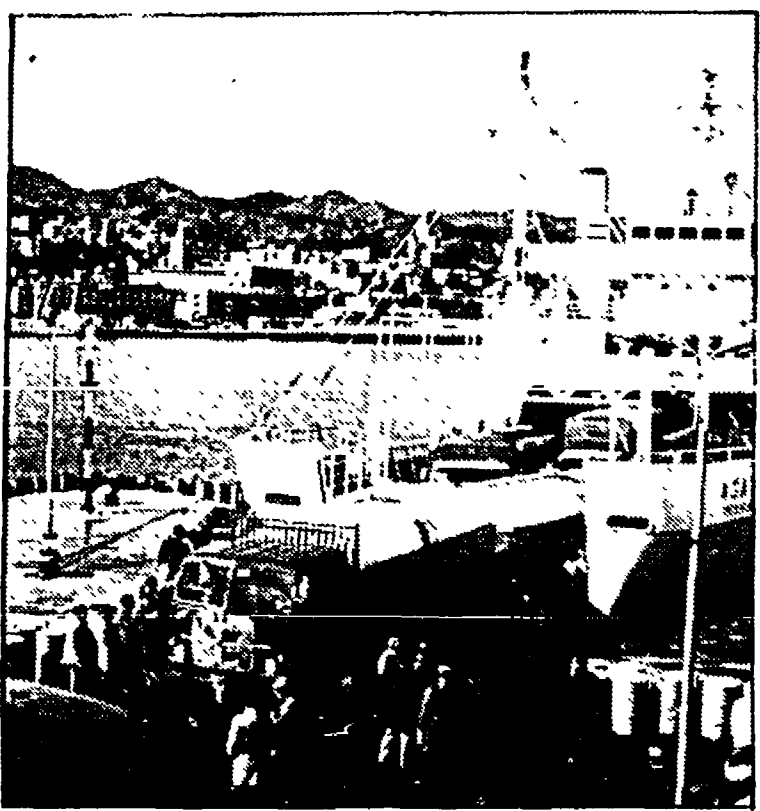
volte da Gheddafi agli Usa dopo il bombardamento di dieci giorni fa nella Sirte. Il portavoce della Casa Bianca, Larry Speer, che si è limitato a dirvi aver subito informato Reagan, che è in vacanza a Santa Barbara in California, aggiungendo che è ancora presto per giudicare se si è trattato di un attentato terroristico contro gli Stati Uniti».

Sergio Coggiola

## 5mila pendolari senza più le ali

### La «guerra dell'aliscafo» sullo stretto di Messina

La società privata che aveva in gestione il servizio ha smobilizzato e l'azienda delle Ferrovie ancora non le è subentrata



L'attracco dei traghetti nel porto di Messina. Sopra il titolo: uno degli aliscafi in servizio nello Stretto

#### Del nostro inviato

MESSINA - L'annuncio non ha colto di sorpresa, era nell'aria: la Snav, la società privata che garantisce, assieme alle Ferrovie dello Stato, il collegamento tra le due sponde dello Stretto di Messina, ha fissato le tappe del suo disimpegno. Entro l'estate chiuderà gli uffici al pubblico. Se non interverrà un accordo in extremis con le Ferrovie, gli utenti potranno dare l'addio alle piacevoli quanto indispensabili traversate in venti minuti a bordo dei veloci aliscafi. Un grave danno. Un aggravio ulteriore al già insufficiente stato dei servizi. La risposta popolare per scongiurare il pericolo di una mutilazione del sistema dei trasporti marittimi è stata immediata: tremila firme raccolte in pochi giorni con una petizione promossa tra i pendolari. E l'ennesima mina «vagante» visibile sulla linea di galleggiamento che minaccia il contatto fisico tra la Sicilia ed il Continente. Qualcuno ha definito la controversia così: «la guerra per gli aliscafi».

Eppure a concordare sono in molti: il futuro è nel ponte sullo Stretto, ma il presente può prescindere da una razionale sistemazione dei collegamenti via mare. Paradossalmente può apparire un ozioso stereotipo se non fosse, e l'ultimo episodio lo conferma, che la congiunzione fra Messina e Reggio Calabria appare condizionata da una esistenza artificiale. E non è consolatorio per i cinquemila pendolari che quotidianamente attraversano le due sponde, sapere che la Snav ha prorogato l'ultimatum ai mesi estivi, in attesa che l'altro grande gestore del traffico, la neonata azienda delle Ferrovie dello Stato, esca dal suo riserbo.

Qual è attualmente il quadro di riferimento? Gli utenti possono optare tra due servizi. Quello offerto dalle Ferrovie a prezzo politico (700 lire la corsa) con i traghetti «Edra» e «Mongibello», cui è commisurata ovviamente la qualità: il tempo di traversata si compie in cinquanta minuti. I bilanci, forse è pleonastico sottolinearlo, sono in rosso per l'azienda di Stato. Ma se Atene piange, Sparta non ride. La Snav, nonostante «cibi» il suo bilancio al prezzo di 3.500 lire per persona, chiude da anni i suoi conti con i traghetti «Edra» e «Mongibello». E per un imprenditore abituato a programmare la condotta di gioco, come afferma il gruppo Rodriguez, proprietario della Snav, «la navigazione a vista» non si attaglia al proprio costume. Di qui, prese le misure ad una coperta troppo corta per tutti, l'idea di riunificare le forze, di mettere in campo una società mista pubblica-privata. Quasi una fattuccheria per esorcizzare e scacciare i diavoli delle perdite. I pragmatici, però, rimettono in circolo lo storico motivo: si privatizzano i profitti, si socializzano le perdite. Ribatte il gruppo Rodriguez tramite il suo amministratore, dottor Mobilia: «Adesso ci rimettiamo entrambi. Ed è l'unico dato inconfutabile. Il futuro, invece, è tutto da definire».

#### Più di una crepa

Il prototipo dell'accordo studiato tra le parti prevede il raggio degli aliscafi della Snav in attesa che i traghetti «Edra» e «Mongibello» vengano trasferiti alla terza generazione, capaci di trasportare trecento persone, commissionati dalle Ferrovie. La differenza si visualizza in poche cifre: i traghetti sono in grado di ospitare non più di 200 persone, mentre i «vecchi» aliscafi hanno una portata massima di 140 posti. Nell'insieme i costi di manutenzione erano a carico della Snav. Insomma il classico «do ut des» con l'azienda di Stato che si accollava gli oneri di gestione, riammodernando però il proprio arsenale, e l'industria di Stato che godeva di nuove commesse statali stimole nell'ordine di circa 20 miliardi di lire. Una soluzione lineare ed a prima vista non di tipo assistenziale. Per alcuni verso una idea-forza stuzzicante. Purtroppo, considerato che un accor-

do Stato-impresa non è una questione di lana caprina, l'impalcatura originaria ha manifestato più di una crepa. Le Ferrovie infatti hanno dilazionato i tempi, dopo avere accolto in principio favorevolmente la proposta, per una soluzione definitiva, forse alla ricerca di una mediazione tra il ministro socialista Signorile e il presidente democristiano Ligato. Risultato: una fase di angusto impasse. In risposta, quasi a voler minimizzare il senso di disagio, il gruppo Rodriguez lancia segnali distensivi e di accomodamento, sguainando abilmente nella gelatina delle polemiche.

#### Le Ferrovie tacciono

I sindacati tagliano l'erba sotto i piedi all'accordo quando si tocca il tasto dell'occupazione; temono in altri termini che dietro la parvenza di facciata nobile, il gruppo Rodriguez a braccetto con l'azienda di Stato mirino a sgretolare il muro degli organici dei marittimi costruito a fatica ed a prezzo di durissime battaglie. L'amministratore delegato Mobilia, con tono curiale, tranquillizza l'uditore: «L'eccedenza di personale è stimabile in venti persone, facilmente ricollocabili nelle molteplici attività del gruppo». Le Ferrovie, invece, tacciono poiché a conti fatti qualcuno preannuncia un «taglio» di duecento unità.

I partiti politici, quelli che governano Messina, stanno acquattati all'ombra, al riparo da insidiosi trabocchetti che, naturalmente, sarebbero preparati dai comunisti. I «percussionisti» della maggioranza comunale rimettono fra loro una identità di vedute: «I comunisti scioccano mega-progetti, sono gli unici ad avere una proposta chiara per lo sviluppo dell'area messinese. Che la questione dei traghetti sia il classico cavallo di Troia per spianare la strada a chissà quali trasformazioni rivoluzionarie». Forse Dc e soci si sono lasciati avvolgere nelle spire della fantasia, ma in una cosa non sbagliano: oggi il Pci è l'unico partito ad avere una sua progettualità pronta a ridisegnare una mappa socio-economica di Messina e provincia che si muove al sorriso. Gli iscritti al collocamento in città sono circa seimila; complessivamente in provincia le liste della disoccupazione sommano una cifra di quarantamila unità. E di polmoni tradizionali di assorbimento della manodopera (terziario, trasporti, cantieristica navale) sono praticamente atrofizzati. Lo schermo su cui si proietta il movimento economico di Messina, è la tesi dei comunisti, è quantomai deformante. E vero nello stretto circolano oltre sessantamila navi per sei milioni di tonnellate annue, ma è una ricchezza che sfiora soltanto la città, incapsulata in una tipica servitù di passaggio. Ed ancora. Lo sviluppo urbanistico di pianificazione del traffico merci è appiattito su una inazione decennale.

A Messina vi sono ancora famiglie che abitano in «baracopoli», mentre si potrebbe sollecitare un finanziamento regionale per l'edilizia. Né è stato risolto l'annoso problema per l'approdo del traffico merci su gomma fuori dal centro urbano. Il Pci ha suggerito la realizzazione di un polo intermodale a sud della città per il collegamento veloce con le autostrade e di un centro di stoccaggio in servizio per assistenza agli automezzi pesanti. La coalizione di maggioranza su questi progetti nichia. Più faticosa per la Dc, commentano i comunisti di Messina, l'ipotesi di una conurbazione urbana che saldi Messina a Reggio Calabria: i vantaggi però si riducono nei fatti ad un aumento dei contributi statali da ripartire in mille rivoli, oscurando la visione globale del problema. Ancora una volta si scontrano due concezioni antitetiche di disegnare un'ipotesi di sviluppo equilibrato in Sicilia, tra chi tende a razionalizzare un processo organico e chi assume posizioni di rendita per mantenere lo status quo della ridistribuzione del potere.

Michele Ruggiero

## Scalfaro

rismo palestinese non lascia spazio a equivoci sulla pista seguita. Sono stati esaminati liste dei passeggeri, relazioni di servizio, ascoltati gli addetti che hanno eseguito le operazioni di controllo. Ma le indagini vanno anche più a monte: sui movimenti sospetti delle ultime ore nella capitale italiana. Non è un mistero che Roma e l'Italia siano una delle piazze privilegiate del terrorismo internazionale, dove, probabilmente, le varie organizzazioni - come sospettano concretamente gli inquirenti - godono di appoggi per ora insospettabili. Forse non è nemmeno necessario che gli ordigni «ombra» sugli aerei americani vengano da fuori, dal Medio Oriente, e seguendo strade tortuose. Probabilmente vengono fabbricati «in loco» e usati al momento buono, in condizioni ottimali per i terroristi, quando i controlli, pur serrati, sono per forza di cose fiac-

cati dall'intensificarsi del traffico dei passeggeri. Le domande, naturalmente, restano: come è possibile che, pur in una situazione di massimo allarme, l'ordigno sia scivolato sotto le maglie dei controlli e finito sull'aereo della Twa? Esiste un margine di rischio «ineliminabile» oppure ancora una volta, a Fiumicino, qualcosa non ha funzionato? E se la bomba davvero è partita da Roma, oltre alle generiche (e del resto prevedibili) voci d'allarme sui possibili attentati antiamericani dopo i fatti della Sirte raccolti dai servizi, che cosa è stato predisposto «in loco» per prevenire concretamente un'eventualità del genere?

Sulla sicurezza a Fiumicino la polemica dura da anni. Nel primo pomeriggio di questo bagaglio, la possibilità che l'ordigno potesse essere nel bagaglio in provenienza da New York e che è stato trasferito nel «72» diretto ad Atene e al Cairo. Questo bagaglio, naturalmente, non è stato sottoposto a ulteriore controllo, secondo una prassi ovvia dal punto di vista tecnico.

Le «misure particolari» che erano state adottate a Fiumicino dopo la strage di Natale e dopo l'esplosione di un bagaglio in transito, non hanno evidentemente sortito effetti. I controlli a campione, i posti di blocco fuori dell'aeroporto, non hanno impedito che l'ordigno finisse nella borsa di un passeggero, magari ignaro. Si ricorda un episodio di molti anni fa, quando un arabo «regalo» a un altro passeggero (piena di esplosivo) a due turiste americane in volo per Tel Aviv. L'ipotesi degli inquirenti è però che l'ordigno sia, per dimensioni e materiale, di quelli difficilmente individuabili e che «saltano» la grande maggioranza dei controlli in tutti gli aeroporti del mondo.

Da questo punto di vista molte speranze tendono a escludere che potrà mai esistere un aeroporto sicuro al cento per cento di fronte al terrorismo. Salvo trasformarlo in un aeroporto militare con inevitabile paralisi del trasporto. E vero però che, soprattutto i lavoratori di Fiumicino,

hanno sempre denunciato, anche dopo Natale, la facilità con cui si potrebbero eludere, in ogni parte dell'aeroporto, i sistemi di sicurezza e di controllo. Hanno avuto risposte stizzite, ma alla luce dei fatti, non si può dire che avessero torto. Ma a monte, come detto, c'è il grande problema del controllo generale del gruppo terroristico che operano sul territorio italiano. A Roma agiscono agenti segreti di molti paesi: israeliani, libici, americani, sovietici, e soprattutto le squadre di Abu Nidal, le Fori, la Jihad islamica, estremisti palestinesi dissidenti da Arafat, come l'Abu Abbas del sequestro dell'«Achille Lauro». Insomma un crogiuolo, che fatto di vertici «in loco», in grado di armi, basi, assistenza, informazioni, aiuti di ogni genere. E questo il grande campo d'indagine su cui, però, non si riesce a fare concreti passi avanti, nonostante i collegamenti con le polizie degli altri paesi occidentali.

Bruno Miserendino

## Craxi e la Dc

te dalla parte socialista. Così il liberale Biondi ha detto che «c'è un principio dell'attuale governo che è questo principio non va vista in termini rigidi e prioristici: il lavoro di un governo dura fino a quando c'è la fiducia del Parlamento». E il socialdemocratico Nicolazzi ha aggiunto di rincalzo: «Di questi problemi riparlano dopo l'approvazione della Finanziaria per l'87». Cioè «ha concluso per tutti il socialista Martelli - se ne riparerà l'anno prossimo». Più o meno quel che voleva Craxi, quando aveva già dedicato al congresso socialista previsto per la primavera '87 il «diritto» di valutare la situazione e decidere il da farsi.

#### I sindacati a Craxi: urgente un incontro

ROMA - I segretari di Cgil-Cisl-Uil, Pizzinato, Marini e Benvenuto, hanno chiesto ieri un incontro urgente con Craxi per discutere «la gravità della situazione occupazionale con particolare riferimento al Mezzogiorno e ai giovani in cerca di prima occupazione».

## La gauche

acquis» (le conquiste) sociali sono state reali, corpose, visibili, con un segno diverso da quello di altri governi europei. Le critiche, se da un lato sono semmai altre, gli errori riguardano il governo delle trasformazioni, dell'innovazione, un'idea un po' tradizionale - ma interna alla cultura di sinistra - dello sviluppo, un ritardo nella comprensione dei termini nuovi e più avanzati delle riforme, delle grandi scommesse cui «la gauche» è chiamata. Non davvero, la politica economica della sinistra non è senza appello, anche se resta la pesante contropartita della disoccupazione, che è il grande e grave buco nero di questi cinque anni. Ma ciò penso sia accaduto per i ritardi cui accennavo prima; diritti civili e «acquis» hanno dato al Ps quell'insperato successo, che anni non è negativo. L'esperienza francese non è poi così mediocre come comunemente si crede. Jean-Louis Moynot, ex sindacalista, attento e disincauto osservatore dell'economia, delle relazioni industriali, dell'innovazione tecnologica, dirige un importante Centro studi. Non ha dubbi in proposito: «I risultati di questi cinque anni sono positivi almeno in alcuni campi molto importanti. L'economia francese è più sana, la sua industria ha accettato durezze in Europa e nel mercato mondiale. L'inflazione è diminuita, il potere d'acquisto del reddito disponibile (salario, prestazioni sociali, pensioni) è notevolmente aumentato. Nulla di paragonabile con il disastro della Gran Bretagna e neanche con la risposta che il governo italiano ha dato alla crisi economica. «Les

risce una dimensione, come dire?, epocale. «C'è un movimento profondo della società - dice il segretario generale del Pcf - che va verso la destra, che si esprime nell'offuscamento di ciò che è più essenziale in uno scontro di classe: l'aspirazione a cambiare la vita, a cambiare la società. Il Partito socialista ha praticato una vera e propria pedagogia della rinuncia al cambiamento. L'insieme di evoluzioni politiche, sociali, economiche sopravvenute in questi cinque anni, e che con tutta evidenza continueranno nella fase attuale, non debbono niente al caso. Incarnano una scelta di classe che è comune alla destra e al Partito socialista. «Questo è il fondo del problema - aggiunge Marchais - dal quale dipende tutto il resto». Un resto scardito nel seguito del «Noi ci impegneremo nel gioco "politicien" (politicism) del Partito socialista e della destra» semplicemente perché la strategia socialista e della destra non lascia alcuno spazio a un partito rivoluzionario, «non ci sono soluzioni intermedie possibili tra quelle che si scrivono nell'adattamento alla crisi e quelle che la combattano, mettendo in causa le scelte della gestione capitalistica; noi ci collochiamo - conclude il segretario generale del Pcf - sempre di più come la controcorrente del movimento che le forze del capitale tentano di imprimere alla società». Saremo soli? vivremo isolati? corriamo l'imminente rischio di una marginalizzazione? Marchais non elude questi interrogativi. Vi risponde: seccamente che essendo tanto profonda la crisi delle società moderne, tanto

massiccia la cappa conservatrice e nel contempo tanto catastrofica il declino dell'economia e della nazione, che stando così le cose ogni altra «tattica - io penso le mie parole - sarebbe suicida». Il partito, perciò, va tra la gente, «tra i bisogni, le preoccupazioni, e le speranze popolari», partendo da quel 9,7%, la parte attiva, politicizzata, cosciente della Francia che costituisce «un atout prezioso per l'avvenire».

Davvero «la gauche» conserva una cesura gravida di incognite per la sua identità complessiva, per le sue stesse prospettive. All'altro polo di Rue Solferino - la quieta e elegante strada del centro di Parigi dove ha sede la direzione del Partito socialista - un altro clima. Dopo l'euforia (troppo, ci siamo sentiti come dei vincitori, mentre in negabilmente era la destra che vinceva) seguita all'anania per quel fantasma reale della disaffezione che aveva portato il voto socialista ad un magro 20% (1984) è cominciata una riflessione. Sul risultato innanzitutto. Il successo ottenuto, dice Jean Poperen, il n. 2 del partito, non può nascondere che la riconquista dell'elettorato di sinistra resta parziale e in molti casi si è verificato un voto di reazione alla destra. I voti futuri dipenderanno dallo svolgersi degli eventi. Il primo di essi è la «decisa collocazione del Ps all'opposizione del governo di destra», come mi dice Jospin. Altre volte avevo trovato Rue Solferino percorsa da tensioni, inquietudini, incertezze. Avevo sentito Michel Rocard, personalità di spicco, parlare di convergenze e alleanze del Ps al centro, con una forte tentazione di quel che a Parigi chiamano «neoliberalismo di sinistra». Questa voce è oggi in fiacchezza, accantonata dal rude confronto

Ma anche questo deve essere parso insufficiente a Craxi. Così, le stesse agenzie di stampa hanno riferito alcune sue frasi, che evidentemente, filtrare a bella posta. Davanti all'Esecutivo il presidente del Consiglio avrebbe detto che se la Dc insiste nel porre «intempestivamente» il cuore, il tema dell'alternanza, allora diverrebbe molto probabilmente opportuno sottoporre la questione al giudizio degli elettori. Se invece la Dc si comporta bene, consentendo il proseguimento della vita dell'attuale governo, Craxi promette di essere magnanimo: cioè di prendere in considerazione «nei tempi e nei modi adeguati, l'opportunità di questa alternanza», e ciò anche alla luce del dibattito al congresso socialista, che è opportuno tenere alla sca-

denza naturale». Poiché la «scadenza naturale» è nella primavera dell'87, ne deriva che il leader socialista non intende lasciare il suo posto prima di allora. Con tanti saluti alla «triennalità» del suo impegno. A giudicare dalle prime reazioni, il vertice dc è apparso come inebetito sotto quest'offensiva socialista. La riunione della segreteria, ieri mattina, è stata lunga e combattuta, ma il segretario Jospin, e i capigruppo Rodrato e Mancino, hanno preteso per una risposta dura al Psi, ma non più sul terreno della cosiddetta alternanza, quanto su quello dei programmi e dei contenuti. Forlani, invece, ha cercato al solito di gettare acqua sul fuoco, e al termine della riunione ha fatto capire ai giornalisti che «le incongruenze» soprattutto «agli

articoli» (di Galloni, ovviamente). De Mita ha scelto, a quanto si è capito, un leader socialista non diana, di richiamo agli accordi già presi. Ma qui stava l'ambiguità: quali erano, infatti, gli accordi? Per il segretario dc, non per i precedenti vertici «in loco», in grado di armi, basi, assistenza, informazioni, aiuti di ogni genere. E questo il grande campo d'indagine su cui, però, non si riesce a fare concreti passi avanti, nonostante i collegamenti con le polizie degli altri paesi occidentali.

Antonio Caprarica

## Dopo Sindona

nativa, dei rapporti fra partner e maggioranza degli equilibri interni al partito di maggioranza relativa. Non c'è bisogno di domandarsi cosa ci sia dietro ma di guardare quel che ci sta davanti: il potere occulto lavora esplicitamente in funzione del assetto del potere paese, nelle grandi linee e anche nei particolari. E così facendo pensa, evidentemente, di condizionare ma anche di ridisegnare la più efficace autodifesa. Per impedire che tale opera

continui è evidentemente necessario disinquinare anche le più profonde falde freatiche. Molto, moltissimo c'è ancora da fare, a cominciare dall'obbligo - al quale recentemente a conclusione del dibattito sulla P2 il Parlamento ha richiamato il governo - di assicurare alla giustizia i latitanti, a cominciare da Celli. Proprio un governo pienamente consapevole della

serietà della partita ancora aperta con i poteri occulti deve mettere in atto tutti i mezzi perché Celli possa rispondere alle migliaia di domande che la giustizia e la democrazia italiana non può porgli. Si dice imminente l'arrivo di Pazienza in Italia e anche il generale Lo Prete. La magistratura opererà negli ambiti e con le responsabilità che le compe-

tono. Ma anche il Parlamento, in coerenza con l'atto in cui svolta, con i poteri di cui dispone e con gli strumenti più appropriati e tempestivi che può apprestare, ha secondo noi l'occasione e il dovere di dedicare un ulteriore sforzo all'accertamento della verità, alla conoscenza e alla definizione di quella «cosa» tanto concreta quanto ancora poco conosciuta di cui avvertiamo di nuovo in questi giorni l'inquietante e incombente presenza.

Claudio Petruccioli

Direttore EMANUELE MACALUSO  
Condirettore ROMANO LEDDA  
Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella

Edizione S. p. a. Unità  
Iscrizione al n. 2550 del Registro del Tribunale di Milano  
Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Milano numero 3599 del 4 gennaio 1955

Direzione, Redazione e Amministrazione: Roma, via dei Taurini, 19 - CAP 00185  
Telefono 4.95.03.11 - 4.95.12.51 - 4.95.12.51 - 4.95.12.51 - 4.95.12.51 - 4.95.12.51

Milano, viale F. Testi, 75 - CAP 20162 - Telefono 6440

Tipografia N.L.G. S.p.A.  
Direz. e uffici: Via dei Taurini, 19 - Subbotone: Via dei Palaspi, 5  
00185 - Roma - Tel. 06/493143