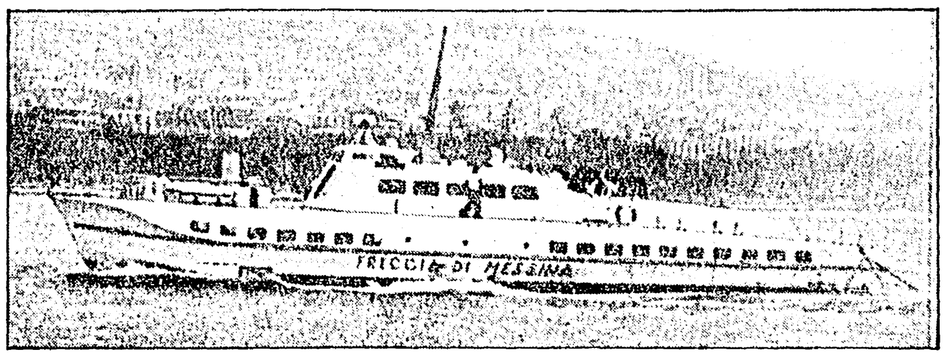
Milazzo, avviata l'inchiesta sulle cause del disastro in mare

Gli scampati raccontano «Il fumo ci asfissiava»

«Si sono lanciati in acqua per salvarci»



Dal nostro inviato

MILAZZO — «Alle 14,15 abbiamo sentito una botta. Ci siamo allarmati. Da una porta usciva del fumo. "È scoppiato un incendio — dicevano i marinai — ma non preoccupatevi". Dopo pochi minuti abbiamo incrociato un altro aliscafo che proveniva in senso opposto, ma non si avvicinava, si teneva distante. Udivo voci che dicevano: "Impossibile, impossibile venirvi a prendere". Non mi è rimasto che gettarmi in acqua. Ho tentato di afferrare anche mia madre...». Il racconto si interrompe. Passa un lampo di paura in quei giovani occhi bruni, poi la domanda fatta con tanta ansia: «Sa qualcosa di mia madre?». Ci siamo infilati nella prima stanza del reparto di chirurgia generale dell'ospedale di Milazzo, che ha fatto da punto di raccolta agli scampati all'incendio dell'aliscafo «Freccia di Messina», bruciato ieri pomeriggio a due miglia dalla costa. È la stanza n. 115. A destra il letto di Rosanna Natoli, 20 anni, di Lipari. È lei che parla. La domanda di Rosanna ci ha sorpreso. Domandiamo il nome della madre. «Aurelia Leone». È peggio di uno schiaffo. Pochi minuti prima abbiamo trascritto sul taccuino il suo nome nell'elenco delle vittime.

Dall'altra parte della vetrata che divide il reparto, è ricoverato il comandante dell'aliscafo Francesco Romeo. Ha una flebo nel braccio destro. È confuso ed agitato. Narra d'impeto quei terribili momenti: «C'era panico. Ci siamo prodigati con tutti i mezzi per aiutare i passeggeri, ma un principio di asfissia ci ha impedito di fare di più. Sono stato l'ultimo a gettare la cima a quelle poche persone rimaste all'interno dello scafo, due o tre persone, non di più. Ad alcuni abbiamo dato il salvagente, agli altri non c'è stato verso di indurli a gettarsi in acqua. Appena scoppiato l'incendio, ho messo controvento l'aliscafo per impedire che il fumo ci soffocasse. Abbiamo lanciato l'S.O.S., captato dalla Capitaneria di porto di Milazzo, infine abbiamo lanciato razzi e fumogeni per attirare l'attenzione degli altri natanti».

«Per fortuna abbiamo incrociato un altro battello La gente veniva a soccorrerci a nuoto» Forse un cortocircuito ma si indaga ancora

Forse sta per scoppiare una polemica sulle responsabilità del comandante e dei sei membri dell'equipaggio.

Una conferma ci viene dalla testimonianza di un altro dei superstiti: Fabio Montresor, ex macchinista delle Ferrovie dello Stato, da venti giorni in pensione, che da Vigasio in provincia di Verona è venuto in Sicilia per trascorrere una breve vacanza assieme alla moglie, le figlie e il genero. «Alle 14,10 si è visto un filo di fumo. Ho sentito qualcosa che non posso definire botto, forse si avvicina più a qualcosa simile a una sberla sull'ala. Appena accortici del pericolo ci siamo precipitati ad aprire l'oblò per ripararci dal fumo. Il comportamento del capitano?.... È meglio non parlare». Lo interrompe la figlia Stefania, 18 anni «Non parlare papà, lasciamo stare». Ma il padre continua il racconto. «Non si sono certamente comportati come stabiliscono i dettami della gente del mare, hanno gettato i salvagente in un mare agitato e hanno immediatamente preso il largo. Sì, il capitano l'ho visto gettarsi per primo ed eravamo rimasti in tanti a contatto con le fiamme. Io non lo so se ha aiutato qualcuno, ma lo ripeto, a bordo c'era tanta gente».

In un angolo, con gli occhi lucidi per il pianto, con indosso un camice di color neutro più grande di lui, Benedetto Calcò. Viaggiava sulla «Freccia di Messina» con la zia e la sorellina Anna di 8 anni. «L'ho portata,per minuti che mi son sembrati eterni, sulle spalle; cercavo di stare a galla in attesa che arrivassero i soccorsi. Poi finalmente sono arrivati ed è stata la fine di un incubo».

Il naufragio della «Freccia di Messina» probabilmente avrà anche uno strascico giudiziario. Con tutta probabilità la Procura della Repubblica di Messina aprirà un'inchiesta.

m. r.

Primo incidente ad un aliscafo in trenta anni

ROMA — La sicurezza degli aliscafi è durata trenta anni. Tanti ne sono passati da quel 1° agosto 1956 quando la «Freccia del sole», primo mezzo di questo tipo adibito al trasporto passeggeri, inaugurò un servizio regolare sullo Stretto di Messina. Oggi ci troviamo a fare i conti con una nuova tragedia del mare di cui è protagonista proprio un aliscafo, affascinante invenzione dell'uomo, metà barca e metà «uccello».

Il «Freccia di Messina», ridotto ormai ad un rottame dopo l'incidente di ieri, apparteneva alla classe «Pt 50». Capace di 140 posti, 70 miglia orarie di media, era stato costruito nel 1959 nei cantieri Rodriguez di Messina. In questi stessi cantieri dove vengono costruiti mezzi che solcano i mari di mezzo mondo. Tra questi ci sono quelli che attraversano le acque della Manica, di Hong Kong, della Scandinavia, del Brasile e dell'Australia in condizioni meteorologiche estremamente difficili. Il «Freccia di Messina» era un aliscafo vecchio, della prima generazione. Quelli della seconda sono tutti datati dal 1970 in poi. La tecnica ha fatto in questo campo grandi progressi a cominciare da un sistema di stabilizzazione elettronica che garantisce il massimo confort anche in condizione di mare avverso. Le ali a «tandem» consentono al battello di sollevarsi dall'acqua nello spazio di 18/20 secondi e di mantere la posizione durante tutta la navigazione. Gli aliscafi vengono costruiti in quattro fasi: prima lo scafo, seguito dall'installazione dei motori e dai sistemi di potenza ausiliari. La terza riguarda l'installazione del sistema alare, le eliche e gli organi di governo, mentre la fase finale concerne l'arredamento seguito dal varo e dalle fasi di collaudo.

Una tecnica raffinata, dunque, che il barone Rodolfo Rodriguez forse non immaginava sarebbe mai stata raggiunta quando fondò i suoi cantieri navali a Messina nell'ormai lontanissimo 1887. Un secolo fa ci si occupava per lo più di riparazioni ma già ai primi del'900 le ambizioni cominciarono a crescere grazie alla intuizione dei generali Forlanini e Crocco che concepirono il prototipo di un nuovo genere di battello, munito di ali, più agile e veloce di quelli esistenti. Bisognerà aspettare il 1948 per «ritrovare» il progetto dell'aliscafo. E bisognerà aspettare anche la ricostruzione dei cantieri Rodriguez, distrutti dai bombardamenti. Poi dal 1953 parti il progetto di fabbricare su larga scala il nuovo mezzo di trasporto che oggi qualcuno potrebbe mettere (e come dargli torto?) sotto accusa. Sarebbe però forse più giusto approfondire la gestione, e l'utilizzazione al limite delle possibilità,tanto discussa, specialmente nei mesi estivi, che di questi mezzi viene fatta.

Marcella Ciarnelli

Il referendum sul contratto dei metalmeccanici

MILANO - Un'assemblea di lavoratori all'Alfa Romeo di Arese dove è prevalsa l'opposizione alla piattaforma contrattuale

Tra i delegati di Mirafiori «È un voto carico di attese»

Soddisfazione ma non euforia per l'alta partecipazione e per il 72% di sì - «Non automatico il rapporto con le possibilità di sciopero» - Il rischio di un atteggiamento di delega - «Un sindacato che funzioni come la mutua?»

Dalla nostra redazione

TORINO — Lo hanno deciso martedì sera, appena conosciuti i risultati del referendum a Mirafiori. Fim, Fiom ed Uilm, che da sette anni non riuscivano ad accordarsi sul rinnovo dei consigli di fabbrica nel più grande stabilimento italiano, hanno fissato per la seconda settimana di luglio la rielezione dei delegati in Carrozzeria. È il primo effetto di quel 72,5% di partecipazione al voto, che sale quasi all'80% in Carrozzeria, cioè proprio nel settore dove in questi anni la Fiat ha picchiato più duro con cassa integrazione, trasferimenti e rappresaglie. Quei 18.526 lavoratori di Mirafiori che hanno approvato la piattaforma per il contratto (la maggioranza assoluta dei presenti in fabbrica, il 72% dei votanti) hanno anche rinvigorito l'unità sindacale.

Tutto bene, allora? Nella lega sindacale di Mirafiori, il giorno dopo, c'è soddisfazione ma non euforia: «*Il risultato è buono, ma guai se qualcuno nel sindacato si abbandonasse al trionfalismo, dimenticando i problemi che qui rimangono in piedi*». A manifestarci questo timore sono un sindacalista della Fiom, Giancarlo Guiati, e quattro delegati della Carrozzeria: Antonio Giallara e Livio Lombardini delle linee di montaggio della «Uno», Franco Fioriti della sellería, Carlo Daffara degli impiegati.

Vi aspettavate questi risultati?

GIALLARA — «*Come partecipazione, sì. Siamo in un Paese dove la gente va a votare e poi i lavoratori erano incuriositi da questo genere di votazione che per la prima volta si faceva in fabbrica. Alla vigilia sono venuti a cercarmi operai di reparti lontani dal mio, dove non c'è più delegato, per chiedermi: "Allora, come dobbiamo votare?". La partecipazione diventa eccezionale se pensi che in pratica si è votato in meno di un'ora. Siccome la Fiat ci creava ostacoli, ci siamo presi una delle ore di assemblea contrattuali all'inizio dei turni. In questo breve tempo distribuivamo le schede all'ingresso degli spogliatoi e gli operai, dopo essersi cambiati, andavano in mensa a votare*».

LOMBARDINI — «*A Mirafiori avevamo già avuto due o tre esperienze del genere con i questionari sui carichi di lavoro, l'ambiente, il salario. Anche allora avevamo avuto moltissime risposte. La gente partecipa quando affronti i suoi problemi concreti. Questa volta hanno votato anche gli intermedi* (alla Fiat sono una sorta di vice-capi — n.d.r.) *e nella mia officina pure tre capi. In genere però i capi non hanno votato, anche se molti di loro erano orientati a farlo, perché la loro organizzazione, l'Anqui, li ha invitati ad astenersi*».

Ed il successo dei «sì» lo avevate previsto?

GIALLARA — «*In misura inferiore. Alla vigilia del voto c'erano molti lavoratori che mi ponevano critiche sull'orario e soprattutto sulle 110 mila lire di aumento salariale, giudicate insufficienti in una fabbrica dove gli operai di 3° livello prendono solo 960-970 mila lire al mese. Tra le 119 schede nulle della Carrozzeria, diverse portano scritte del tipo: "110 mila lire sono poche, fanno ridere". Non è vero poi che non ci fosse un "fronte del no", come ha scritto qualche giornale. Altrochè se c'era. Invitavano a votare "no" la Cisal, la Cisnal, i gruppuscoli come "Lotta Comunista" e gli Internazionalisti che da venti giorni distribuivano volantini sulle porte. E il Sida, il sindacato "giallo", distribuiva la sua piattaforma in cui, tanto per distinguersi, chiede 130 mila lire di aumento*».

Alla Carrozzeria di Mirafiori il tasso di sindacalizzazione è solo il 21%. Tra gli impiegati gli iscritti al sindacato sono appena 22 su un migliaio. I risultati del referendum non sono un segnale di ripresa, un buon auspicio per le lotte contrattuali?.

FIORITI — «*Il rapporto non è così automatico. Ricorda che in questa fabbrica la sindacalizzazione era bassa anche quando gli scioperi riuscivano al 90%. Mirafiori è come una città, dove è difficilissimo organizzare migliaia di persone che girano in continuazione. Il sindacato è bistrattato, criticato, anche se poi pensano che sia necessario. I lavoratori te li ritrovi solo sui problemi che li toccano direttamente*».

Ma tra gli impiegati i «sì» hanno superato l'80% e questo è comunque un dato importante.

DAFFARA — «*Sì, ma dietro quel dato c'è un atteggiamento di delega molto meno positivo. Gli impiegati vorrebbero un sindacato-istituzione, un sindacato che funzioni come la mutua, che risolva i loro problemi senza che loro debbano prendere la tessera e impegnarsi a lottare. Dicono: "Abbiamo approvato la piattaforma e adesso ci pensi il sindacato". Tieni presente che sono ricattati dall'azienda. Gli uomini in genere sono di 6° livello, le donne di 5°, e per avere qualche soldo in più sperano negli aumenti al merito, che l'azienda non dà a chi si espone col sindacato*».

Anche tra gli operai c'è qualche problema. Vedo per esempio uno dei 14 seggi in cui sono prevalsi in un turno i «no» e nell'altro i «sì».

LOMBARDINI — «*Sono operai del montaggio. Nel turno in cui sono prevalsi i contrari ci sono squadre prive di delegato sulle linee della Thema e Croma e ci sono anche delegati che non sono convinti della piattaforma....*

Quindi l'influenza del delegato e decisiva, come alla Fiat Spa Stura ed alla Fiat Allis, dove i delegati erano contro la piattaforma e sono prevalsi i «no».

LOMBARDINI — «*Certo. Invece i "sì" sono stati tanti dove il delegato è convinto e convince, anche se la Fiat fa di tutto per sminuire la figura dei delegati. Dice ai lavoratori che, se hanno problemi, si rivolgano ai "Repo", i responsabili del personale d'officina. Mescolando repressione e paternalismo, ha creato un controllo efficace. La gente vota "sì" per segnalare che sta male, è sfruttata, guadagna poco. Ma da questo a fare sciopero il passo non è facile*».

In selleria i «sì» sono stati meno del 55%.

FIORITI — «*È un'officina dove il 90% dei lavoratori sono donne. Molte hanno votato contro perchè c'è stata una cattiva illustrazione della piattaforma sulla parte riguardante l'orario e le operaie che hanno bambini temono che flessibilità significhi dover lavorare il sabato o, peggio ancora, di notte. Invece sarebbero favorevoli al part-time.*

Michele Costa

Perché all'Alfa Romeo operai «no» tecnici «sì»

Confronto sui risultati nella fabbrica di Milano

Il ruolo della Fim Cisl guidata da Tiboni che ora canta vittoria - Più si sale di qualifica maggiore è il consenso alle proposte del sindacato - Le ragioni dei delegati

MILANO - Alfa Romeo, fabbrica del no. A mezzogiorno ci sono già i manifesti della Fim-Cisl che cantano vittoria. C'è intervallo di mensa e la parola è ai dieci, venti capannelli che stazionano all'ingresso dei capannoni. Le urne sono state chiuse non si sa bene perchè venerdì sera e tenute in fresco per due giorni. Poi è cominciato lo spoglio delle schede e si sono messi i risultati uno dietro l'altro in fila. E i risultati sono stati pollice verso per la proposta contrattuale del sindacato. Non per la Fim-Cisl che nonostante le recriminazioni della segreteria nazionale a Milano ha dato battaglia fino all'ultimo per una piattaforma alternativa (più salario, meno orario, rigidità semiassoluta sulla flessibilità) e che sull'Alfa Romeo ha puntato uomini e mezzi. Ma qui nessuno, neppure tra i delegati della Fiom e della Uilm che si aspettavano un voto difficile ma non certo una *débacle*, cerca risposte soltanto in casa d'altri. Le cifre sono lì e meritano una riflessione da parte di tutti: 57,2% per il no, 42,8% per il sì. 5131 contro 3844. Su quattordicimila dipendenti a libro paga compresi i 2300 cassintegrati. I cassintegrati non hanno praticamente influito: 235 votanti su 2300. La Fiom ha quattromila iscritti, la Uilm cinque-seicento. Non sono bastati a garantire la riuscita del referendum. Hanno votato invece sì settori della grande fabbrica automobilistica finora scarsamente rappresentati dal sindacato e questo è il paradosso dell'Alfa. Pollice verso nei reparti tradizionali dove ci sono gli operai di terzo e quarto livello, che all'Alfa costituiscono il 60% degli addetti alla produzione. L'esatto contrario al centro tecnico o al centro direzionale dove ci sono i progettisti, i tecnici, gli amministrativi. Qui si è votato meno rispetto alla «fabbrica», fra il 50 e il 55% dei dipendenti, percentuale comunque superiore di tre quattro volte rispetto alla partecipazione alle attività sindacali e agli scioperi. Ma si è votato sì: 72% al centro tecnico, 63% al centro direzionale. Mano mano che si scende di livello (sotto il quinto) il no sfonda il 60% dei voti, tra i «professionali» il no scende al 50% e perde terreno, tra impiegati e tecnici prosegue la sua discesa sotto il 40%.

Che cosa è successo? Che cosa hanno di diverso gli «alfisti» dai loro colleghi della Maserati che hanno dato il segnale di via libera al sindacato o da quelli dell'Autobianchi di Desio, regno Fiat, che non sanno fino a quando produrranno la Panda e hanno votato in massa e in massa per il sì? Dice Walter Molinaro, delegato: «*I tempi di maturazione del sindacato con la sua piattaforma non sono stati i nostri. Qui non si contratta da cinque anni tanto meno sul salario. Il consiglio di fabbrica è di fatto paralizzato, direi inesistente. Dieci anni di ristrutturazione sulle spalle le paghi in questo modo*». L'intesa Alfa-Ford sta sullo sfondo, adesso non se ne parla. Si parla piuttostodella forte spinta salariale, della forte polemica sugli aumenti «*troppo squilibrati*» alle categorie alte, ai quadri. C'è chi mette in dubbio la necessità di dedicare così tanta attenzione ai tecnici e quadri aziendali, chi dice che all'Alfa i quadri non esistono visto che non si è in grado di vendere le automobili. Spiega Nicola Mangia, dell'esecutivo, iscritto alla Fiom: «*Ci sono centinaia di operai diretti che non prendono una lira dal 1981, quando ci fu l'indennità per la catena di montaggio. Da allora sono aumentati i ritmi ma i salari no. Un operaio di quarto livello prende 900 mila lire al mese con dieci anni di anzianità*».

A. Pollio Salimbeni

Lucchini fa buon viso: «Esito scontato»

ROMA — «L'esito del referendum? Scontato», ha detto il presidente della Confindustria. Un distacco inglese mi che da noi, si sa, si usa quand si è costretti a far buon viso a cattivo gioco. Fatto è che all'a plomb di Lucchini ha fatto di contrappeso la stizza di Mor tillaro. Anche il dirigente del la Federmeccanica ha esordi to con un «non mi pare sia ac caduto niente di straordina rio», ma per poi lanciarsi i capziose distinzioni tra il vot nelle aziende pubbliche quello nelle fabbriche privat (qui, a suo dire, non avrebber votato neppure tutti gli iscritt al sindacato) che la dice lung sul reale spirito con cui è stat accolto il risultato delle urn Lucchini, comunque, ha d vuto riconoscere che così sindacato «dimostra di vole cambiare registro». Teme, p rò, che lo sbocco sia di un «u teriore irrigidimento». I co tratti si fanno — ha sostenu — solo se «coerenti con le con patibilità generali». Un avve timento al sindacato, ma a che un richiamo a certe cat gorie industriali sospettate voler concedere qualcosa p di evitare conflittualità: i lo eventuali accordi non sara no controfirmati dalla Co findustria.

Cgil: ora i contratti e le lotte per il lavoro

La relazione di Trentin al Comitato Direttivo - Goria, Visentini e i 15mila miliardi di risparmio petrolifero non tradotti in occupazione
La necessità di coordinare il movimento già in atto - Proposta manifestazione al Sud - La disputa sullo sciopero generale

ROMA — C'erano una volta 15mila miliardi. Era la bella cifra che derivava dal risparmio sul costo del petrolio e sul costo del dollaro. I sindacati chiedevano che si traducessero in lavoro, occupazione. Non è stato così. 970 miliardi sono destinati al fisco, il resto alle imprese e ai consumatori. Sono state favorite le rendite, non gli investimenti. È uno dei dati offerti ieri da Bruno Trentin nella relazione che ha aperto la discussione al Comitato Direttivo della Cgil.

Nelle stesse ore è stata data notizia di un telegramma inviato da Pizzinato, Marini e Benvenuto a Craxi per chiedere un incontro. Nelle stesse ore ancora si sono saputi i risultati del referendum tra i metalmeccanici, un segnale del clima nuovo che, sia pure a fatica, sta emergendo tra i lavoratori. Non c'è solo questo. Trentin ha ricordato gli scioperi già fatti a Bari, a Foggia, nella zona industriale di Napoli, quelli preannunciati in Puglia (a Brindisi, Andria, Lecce, Taranto), in Campania, in alcune città della Calabria, in altri centri dell'Abruzzo e Molise. «*Una pressione che monta* — ha detto Trentin — *e chiede qualificazione di obiettivi e coordinamenti*».

Il punto è proprio questo, al centro della discussione nella Cgil: una direzione politica efficace, una più puntuale e rigorosa determinazione degli obiettivi, il loro rapporto con le richieste per il rinnovo dei contratti. E qui ci sono ritardi, pigrizie, liturgie. Appare allora davvero un po' umiliante la disputa innescata su sciopero generale «sì» o «no», come se nel sindacato italiano all'improvviso fossero rinati i seguaci di Sorel, sostenitori dello sciopero generale risolutore e i loro irriducibili antagonisti posti a difesa, in questo caso, della magica poltrona di palazzo Chigi. Il primo a parlare (ma appunto a parlare, non a «proclamare») di sciopero generale era stato Franco Marini (Cisl) riferendosi all'eventuale messa in atto dei propositi del solito Goria (nuovi colossali tagli al cosiddetto «stato sociale»). Ma ancora prima di Marini, dobbiamo dire, Antonio Pizzinato a Reggio Calabria il primo maggio aveva accennato agli scioperi «*già generali*» programmati in diverse regioni e che avrebbero anche potuto sfociare in una mobilitazione più ampia.

Trentin ieri ha fatto il punto anche su questo. Le posizioni del ministro Goria «*il quale per ora è il governo*» (non è insomma una voce che parla nel deserto), sulla legge finanziaria per il 1987 hanno suscitato reazioni nella Cisl che appaiono «*legittime*». I sindacati, ha ricordato ancora, avevano raggiunto alcune convergenze con Craxi, ma le scelte concrete hanno ormai ridotto ai minimi termini i margini della politica economica proposta da Cgil, Cisl e Uil. È la storia dei 15mila miliardi di risparmio petrolifero non tradotta in lavoro. Altre scelte negative riguardano il costo del denaro, il debito pubblico, un governo della spesa pubblica che dimostra come si voglia salvaguardare una giungla di potere e alcuni sempre più macroscopici privilegi fiscali. È saltata, tra le altre proposte sindacali, anche quella di una autorità centrale per l'occupazione. Non c'è solo il minaccioso Goria, c'è anche l'impotente Visentini che dichiara l'impossibilità di tassare i guadagni in Borsa. E anche lui rappresenta il governo.

L'analisi di Trentin ha percorso impietosamente tutti gli aspetti della politica economica del pentapartito. Non c'è solo, però, un governo inadempiente o deludente, c'è anche un sindacato spesso inadeguato (e l'attesa magica di uno sciopero generale risolutore può aiutare questa inadeguatezza, ndr). Passi avanti sono stati fatti, bisogna farne ancora molti. E intanto la Cgil propone a Cisl e Uil una manifestazione nazionale nel Mezzogiorno, anche a sostegno delle lotte contrattuali. «*La questione dello sciopero generale sulla legge Finanziaria* — ha detto poi Trentin rifacendosi alla diatriba di cui dicevamo — *va affrontata serenamente. Mentre dobbiamo precisare i nostri obiettivi sulla spesa pubblica, sull'occupazione, sullo stato sociale e non possiamo escludere di arrivare a questa decisione di lotta di fronte ad una involuzione sociale o ad un irrigidimento delle posizioni del governo o di quelle degli imprenditori sui contratti*». E intanto si va da Craxi per discutere di Finanziaria, occupazione, riforma delle pensioni e stato sociale, politica della casa ed equo canone. Nello stesso tempo vengono proposti incontri con i gruppi parlamentari.

Una linea di condotta condivisa anche da Ottaviano Del Turco che però nel suo intervento ha sostenuto che è sempre meglio non andare agli incontri con «*dichiarazioni di guerra*». Uno sciopero generale «*in questa fase*», ha aggiunto, sarebbe insensato, aiuterebbe una unità dell'attuale maggioranza di governo. Nessuno del resto, nemmeno Marini, ci pare, ha proclamato uno sciopero generale «ora». Resta un fatto determinante, rilevato da Trentin e condiviso anche dal Del Turco: Ciriaco De Mita sta tentando di conquistare una «*egemonia vera*» non su questa o quella poltrona, ma sul «*contenuti*». E qui si gioca la partita vitale, la «*finalissima*», per rifarci ad un linguaggio di questi giorni.

Bruno Ugolini