

Al congresso della Spd aspro confronto sui temi dell'economia e delle riforme

Una «nuova utopia» per la sinistra che deve abbandonare il mito della crescita

Lafontaine si candida: «Batterò Kohl»



Hans-Jochen Vogel

Spd
«Cosi governeremo l'economia»

DAL NOSTRO INVIATO

La mozione della direzione sulla politica economica e l'occupazione, approvata ieri dal congresso, rappresenta la traccia di un vero e proprio programma di governo. Un programma «alternativo», a cominciare dall'analisi della situazione economica della Repubblica federale, che contro il facile mito della eterna «solidità» tedesca la Spd vede prigioniera di una strutturale debolezza degli investimenti nonostante la redistribuzione verso l'alto e l'aumento del livello dei profitti da un quarto a un terzo del volume globale dei redditi, dell'incapacità a combattere la disoccupazione di massa, che è salita a 2,3 milioni, messo milione in più che ai tempi di Schmidt, e di una grave crisi ecologica. Anzi che la situazione internazionale è «preoccupante». I mercati finanziari internazionali sfuggono ai controlli, restano gli squilibri degli scambi commerciali, si accumulano i debiti del Terzo mondo.

La risposta della Spd, una «politica economica orientata sui valori socialdemocratici» con una «visione chiara delle possibilità e dei limiti del mercato», si articola su tre piani:
1) Una concezione del futuro grande mercato unico europeo corrispondente a una «Comunità» che non si pone come unico «l'Unione economica e monetaria», ma che attribuisce allo spazio sociale (diritti dei lavoratori e dei consumatori, armonizzazione verso l'alto delle norme di protezione sociale e dell'ambiente, riequilibrio tra Nord e Sud dell'Europa) il carattere di un obiettivo «della stessa importanza».

2) Un piano di interventi immediati contro la disoccupazione che dovrebbero essere attuati dallo Stato «a tutti i livelli», dalla Bundesbank, dagli imprenditori, dai sindacati, con una manovra fiscale volta a rafforzare la domanda dei gruppi più deboli, programmi mirati nelle regioni montane e costiere, finanziamenti straordinari per il rinnovamento urbanistico e edilizio, sgravi ai Comuni per i costi delle prestazioni sociali, facilitazioni fiscali per i reinvestimenti delle piccole e medie aziende. A più lungo termine, la lotta alla disoccupazione richiede un sistema di finanziamento «fondato sulla solidarietà» (una equa riforma fiscale), la costruzione di una «attività politica del mercato del lavoro» (regionalizzazione, espansione di certi servizi sociali, appoggio alle iniziative locali dal basso), e una «politica del lavoro solidale», capitolato nel quale è contenuto il passaggio sugli effetti sul salario della riduzione dell'orario di lavoro che tanto ha dominato il confronto nella giornata di ieri.

3) Il «rinnovamento ecologico dell'economia», ovvero un riorientamento dei consumi e delle produzioni in senso «amichevole per l'ambiente» che aprirebbe «nuovi campi di investimento», creando nuovi mercati (anche all'estero) e posti di lavoro. La ristrutturazione del settore chimico in senso non nocivo, per esempio, e la stessa fuoriuscita dal nucleare rappresenterebbero «buone chances» di ripresa degli investimenti. □ P.S.

È stato il «giorno più lungo» del congresso di Münster, ieri la Spd ha affrontato il difficile confronto sulla politica economica con un discorso di Oskar Lafontaine tutto centrato sulle ragioni del rinnovamento e poi un dibattito teso, a tratti anche aspro. Stamane Willy Brandt aprirà la discussione sui temi internazionali e sulla «nuova distensione».

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO BOLDINI

MÜNSTER È nata una stella? Il «giorno più lungo» del congresso di Münster ha avuto un protagonista che ha dominato la scena Oskar Lafontaine è giovane (44 anni), ha idee e carisma, e se le prime sono sicuramente controverse, il secondo nessuno glielo contesta. La Spd ha trovato l'uomo da gettare nella battaglia per la riconquista del potere, da qui a due anni? È presto per dirlo. Per ora il ruolo del vicepresidente della Spd e presidente del Land della Saar, che ancora si porta addosso, agli occhi di un'opinione che per certe cose ha

una memoria d'elefante, i panni dell'enfant terrible che proponeva l'uscita della Repubblica federale dall'apparato militare della Nato e predicava il primato dell'ecologia, è un altro, quello di precipitare un confronto che la socialdemocrazia tedesca ha a lungo evitato. In nome, forse, di un'esigenza anche giusta, quella di non provocare lacerazioni e scomponibili contrapposizioni con i sindacati sulla politica economica e sociale.

Il tabù è caduto. A beneficio della chiarezza e a prezzo di una radicalizzazione che è apparsa evidentissima quando Lafontaine ha concluso il suo discorso, con la platea dei delegati quasi tutta in piedi ad applaudire e il gelo ostentato del settore in cui sedevano i rappresentanti del sindacato. Resta da vedere, ora, dove sia esattamente il confine evidenziato dal dibattito di ieri, teso, a tratti anche aspro. Il riscontro verrà dal voto sul rinnovo degli organismi dirigenti, stasera. Se sarà rieletto alla vicepresidenza con un largo margine, Lafontaine avrà compiuto un bel passo verso la candidatura alla cancelleria per le elezioni del '90. Altrimenti

Ma non c'è solo questo, in gioco. L'oggetto della contesa ieri è stato, com'era ampiamente nelle previsioni, la questione della riduzione dell'orario di lavoro: deve o no prevedere anche relative riduzioni delle retribuzioni? Spazio per un compromesso c'era, ma è evidente che si trattava più che altro di un «casus belli», la cartina di tornasole di un confronto che va oltre, e ben più in profondo.

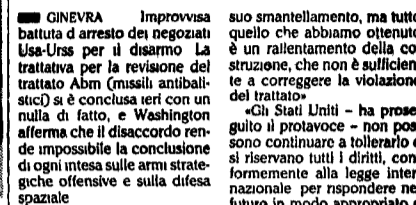


Oskar Lafontaine

Lo stesso Lafontaine, con un discorso in buona parte improvvisato, ha fatto emergere la sostanza. Da 15 anni, governi «di vario colore» (anche socialisti) promettono di raggiungere la piena occupazione rafforzando la crescita quantitativa. È un errore di prospettiva, perché la «piena occupazione» nella società contemporanea deve tener conto dell'aspirazione delle masse femminili ad entrare nella produzione (non basta, dunque, «restaurare» i posti di lavoro perduti, occorre conquistare «nuovo lavoro»), ed è un'illusione, perché la disoccupazione sempre più dipende dalle modificazioni strutturali, qualitative e non quantitative, del mondo della produzione. Dal programma di Bad Godesberg, incentrato sul principio della crescita e della redistribuzione dei suoi frutti, sono passati trent'anni, in cui tutto è cambiato, la sinistra deve abbandonare la Grande Illusione.

L'alternativa però non è facile da indicare. Sul limite dello sviluppo, la necessaria revisione del concetto stesso di «crescita», la riflessione nella Spd è ben oltre il debito, e ne fa la fede la canonizzazione che nella mozione della direzione sulla politica economica trova il capitolo, inedito nell'apparato politico-culturale della sinistra, del «rinnovamento ecologico dell'economia». Ma Lafontaine spinge oltre i confini della «rivoluzione» che la sinistra deve operare nella propria cultura. Le novità con cui per la prima volta l'umanità si trova a confronto, la capacità della propria autodistruzione con l'olocausto atomico e con l'irreversibile distruzione dell'ambiente, ma dall'altro la possibilità, utilizzando diversamente tecnica e risorse, di risolvere definitivamente il problema della fame e delle malattie, secondo Lafontaine, rendono più che precettabile, attuale, l'utopia della sinistra, ovvero la scelta di una radicalità delle riforme da proporre. Anche su un

Battuta d'arresto a Ginevra. Il radar di Krasnoyarsk ostacola i negoziati Usa-Urss sul trattato Abm



GINEVRA Improvvisa battuta d'arresto dei negoziati Usa-Urss per il disarmo. La trattativa per la revisione del trattato Abm (missili antiballistici) si è conclusa ieri con un nulla di fatto, e Washington afferma che il disaccordo rende impossibile la conclusione di ogni intesa sulle armi strategiche offensive e sulla difesa spaziale.

La rottura è avvenuta sul problema della stazione radar di Krasnoyarsk, nella Siberia orientale, che gli americani considerano «una importante violazione di un elemento centrale del trattato Abm». Secondo gli Stati Uniti, infatti, quello di Krasnoyarsk costituisce il perno di una rete di radar con spiccate caratteristiche aggressive, perché d'appoggio ai missili balistici di difesa. La richiesta di smantellamento del radar di Krasnoyarsk, che è in via di costruzione, ha dominato i dibattiti svoltisi a Ginevra a partire dal 24 agosto, in occasione di una delle periodiche revisioni del trattato Abm. Ma apparentemente l'esigenza americana non è stata soddisfatta. Pochi minuti dopo la chiusura del negoziato, ieri pomeriggio, il portavoce della delegazione statunitense ha letto una dichiarazione durissima, nella quale mette volentieri sotto accusa la posizione sovietica. «Il radar di Krasnoyarsk - ha detto il portavoce - costituisce una gravissima violazione delle disposizioni del trattato Abm. Abbiamo chiesto insistentemente il

suo smantellamento, ma tutto quello che abbiamo ottenuto è un rallentamento della costruzione, che non è sufficiente a correggere la violazione del trattato».

«Gli Stati Uniti - ha proseguito il portavoce - non possono continuare a tollerarlo e si riservano tutti i diritti, conformemente alla legge internazionale per rispondere nel futuro in modo appropriato e proporzionato. Per il momento, abbiamo fatto presente che l'esistenza del radar di Krasnoyarsk rende impossibile la conclusione di ogni futuro accordo di disarmo, nel settore degli Start o della difesa spaziale». Il portavoce ha affermato che Mosca ha condizionato il suo accordo al smantellamento del radar a «domande inaccettabili».

Il capo della delegazione sovietica Viktor Karpov chiarirà probabilmente la posizione del suo paese in una conferenza stampa che è stata annunciata per oggi pomeriggio. Fin da ora è però lecito ritenere che Mosca - conformemente a quella che è sempre stata la sua posizione - abbia condizionato l'accettazione della richiesta americana ad un'interpretazione restrittiva del trattato Abm, che vieti la prosecuzione del programma americano di «guerre stellari».

Ma tale programma è la chiave di volta della politica di Ronald Reagan in materia di difesa, e il contrasto sorto a proposito degli arsenali strategici dei due paesi è destinato a rimanere bloccato fino all'elezione del nuovo titolare della Casa Bianca.

L'aereo della Delta Flight è ricaduto a terra subito dopo il decollo. A bordo c'erano 97 passeggeri, i morti accertati sono tredici, trentadue i feriti

Dallas, Boeing si schianta sulla pista

Il Boeing 727 si è abbattuto a terra subito dopo il decollo, ieri mattina a Dallas. I morti accertati complessivamente sono 13, i ricoverati 32, i sopravvissuti una ventina. A provocare il disastro potrebbe essere stato un problema a uno dei motori. E ancora una volta, ritornano le polemiche sulla sicurezza aerea negli Usa. Oltretutto a Dallas, esattamente tre anni fa, era caduto un altro aereo della linea aerea Delta



I rottami dell'aereo della compagnia Delta Flight sulla pista dello scalo aereo di Dallas

MARIA LAURA RODOTÀ

WASHINGTON «Ci piace volare, e si vede», lo slogan principe della Delta, da ieri mattina, è diventato quanto mai fuori luogo, se non raccapricciante, la sponziorizzazione di serie A che ha guadagnato la qualifica di «linea aerea ufficiale delle conventions democratica e repubblicana», viene, ora, convenientemente dimenticata. E sulla Delta Air Lines, presente in forze soprattutto nel Sud e nel West, si ricordano adesso dati più sgradevoli. L'anno scorso, è arrivata seconda, dopo la Northwest, per numero di irregolarità riscontrate nei voli, sempre nell'estate '87, tre suoi aerei avevano sfiorato la collisione con altri aerei in volo. Ed esattamente tre anni fa, in quello stesso aeroporto di Dallas-Forth Worth, il 2 agosto 1985, un altro aereo si era schiantato a terra durante un temporale, uccidendo 137

persone quelli che si trovavano a bordo e il guidatore della macchina che l'aereo aveva investito franando sull'autostrada.

Ieri mattina alle 9 e 2 minuti circa, un altro disastro. C'è già chi suggerisce l'ipotesi di un guasto a uno dei motori, «è troppo presto per dirlo», ha dichiarato Mike Benson del National Transportation Safety Board, l'agenzia federale che si occupa della sicurezza aerea. Un'inchiesta, comunque, è iniziata ieri pomeriggio, con l'arrivo di una squadra di ispettori sulla pista di atterraggio dove si trovano i rottami dell'aereo. Ma per il momento, ci sono solo i racconti di testimoni che hanno visto tutto, ma da lontano. Secondo alcuni, il carrello del 727 non è rientrato dopo il decollo, e si è impigliato in qualcosa subito dopo il decollo, poi un'esplosione nella parte

centrale dell'aereo, che si è immediatamente abbattuto a terra. Qualcuno è riuscito a vedere uno dei piloti saltare in volo, come anche qualche passeggero. Ma, per le ambulanze, arrivare dove era caduto l'aereo non è stato facile, per primi, mentre parte dell'aereo continuava a bruciare, ce l'hanno fatto gli elicotteri. Dei 97 passeggeri e 8 membri dell'equipaggio, non si sa finora quanti se ne siano salvati. I morti accertati sono 13, i sopravvissuti almeno 25,

quelli ricoverati in ospedale dell'estate scorsa, negli Stati Uniti si tornò a discutere di sicurezza aerea. La deregulation ha provocato prima la creazione di dozzine di piccole linee aeree che offrivano voli a basso costo, ma che poi, grazie alle stesse regole, sono state assorbite dalle grandi, che hanno potuto rimandare i prezzi alle stelle, ma soprattutto, sostengono i suoi critici, ha fatto aumentare i voli e diminuire i controlli

Mano dura della Thatcher. Ulster, agguato anti-Ira. Le «teste di cuoio» inglesi uccidono tre irredentisti

BELFAST Le «teste di cuoio» dell'esercito inglese nell'Ulster hanno ucciso tre militanti dell'Ira in una imboscata. L'azione si è svolta martedì pomeriggio ma soltanto ieri sono emersi i particolari ed è stata rivelata l'identità dei tre uccisi. Inoltre, sempre ieri, due uomini sono morti e uno è rimasto ferito per l'esplosione di una bomba in un quartiere cattolico di Londonderry.

Sull'agguato delle «teste di cuoio» testimoni oculari hanno raccontato che quattro uomini in borghese sono entrati in azione, mitra in pugno, contro l'auto sulla quale viaggiavano i tre militanti dell'Ira, crivellandola di pallottole. In meno di un minuto era tutto finito. Un elicottero dell'esercito ha portato via gli autori dell'operazione, lasciando sulla strada i tre cadaveri.

L'auto, con a bordo i tre irlandesi, è stata intercettata sulla strada per il villaggio cattolico di Carnmore, nei pressi del luogo dove il 20 agosto scorso un'automobile dell'Ira aveva centrato un pulman militare inglese, uccidendo otto soldati.

Le vittime dell'azione sono i fratelli Gerard e Martin Harie ed un cognato di quest'ulti-

mo, Brian Muller che era stato indicato dai servizi segreti inglesi come possibile autore della strage di agosto. La presenza dei tre membri dell'esercito repubblicano irlandese in quella zona era stata segnalata da un informatore.

«Giustizia è fatta», ha detto cinico un familiare dei militari morti nella strage del pullman e Ian Paisley, capo del partito unionista protestante, si è rallegrato che finalmente all'esercito è stata lasciata la briglia sciolta per passare all'attacco. All'indomani della strage del pullman militare, la Thatcher aveva annunciato un piano segreto per frenare l'offensiva dell'Ira, e dopo questo agguato, sembra evidente che il governo di Londra ha scelto di rispondere con la rappresaglia, «occhio per occhio», alle bombe dell'Ira. Una linea dura che rischia però di compromettere le relazioni con il governo irlandese, al quale viene riconosciuto un ruolo consultivo nell'amministrazione dell'Ulster. Infatti, ieri, gli unici commenti preoccupati sono venuti dall'Irlanda. Il primo ministro irlandese vuole vederli chiari e ha chiesto a Londra di ricevere «con urgenza» particolari sull'agguato.

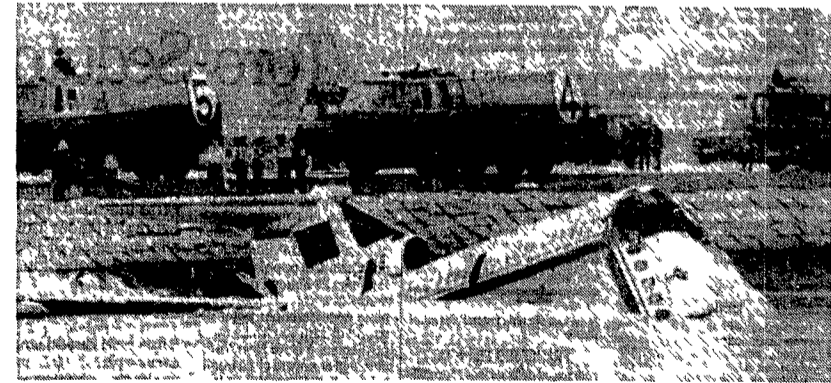
Proveniva da Canton e aveva a bordo 89 persone. Trident cinese finisce in acqua a Hong Kong, sette morti



Il Trident cinese finito nel tratto di mare adiacente alla pista dell'aeroporto di Hong Kong

DALLA NOSTRA CORRISPONDENTE
LINA TAMBURRINO

PECHINO Sette morti - sei degli undici membri dell'equipaggio e un passeggero deceduto in ospedale - e dodici feriti sono il bilancio dello spettacolare incidente aereo accaduto ieri mattina allo scalo internazionale di Hong Kong. L'aereo, un Jet Trident di fabbricazione inglese appartenente alla compagnia cinese Caac, proveniva dalla vicina Canton, aveva 89 persone a bordo e, dopo aver toccato terra è scivolato in mare, spezzandosi in due. Dei dodici feriti - tutti cinesi e un francese - uno ha già lasciato l'ospedale mentre gli altri sono in condizioni non gravi. L'aereo di Hong Kong è in una collocazione non molto felice: è un piccolo spiazzo



all'interno della baia e le operazioni di decollo e atterraggio si fanno praticamente a pelo d'acqua. E sono rese naturalmente più difficili se come è accaduto ieri mattina e come accade molto spesso, imperversa il maltempo. Ieri mattina sulla città batteva una pioggia molto forte, perché questa nel sud e stagione di nubifragi e di forti turbolenze atmosferiche. L'aereo, arrivato alle 9 e mezza (ora locale a Hong Kong non vige l'ora legale), è riuscito ad atterrare ma proprio a causa delle caratteristiche dell'aereo - il pilota non ce l'ha fatta a tenerlo sotto controllo e l'aereo è finito in mare. In un primo momento si era parlato

di undici dispersi tra i passeggeri che occupavano la parte caduta in acqua ma poi sono risultati tutti recuperati. È scattato immediatamente un piano di emergenza con vigili del fuoco polizia, servizio della viabilità civile. La polizia britannica in forze ad Hong Kong ha messo a disposizione cinque elicotteri. L'aeroporto è rimasto chiuso durante le operazioni di salvataggio. Buona parte delle vittime sono state estratte dalla porta anteriore della fusoliera sommersa in acque basse. Un passeggero giapponese ha raccontato che, appena l'aereo è finito in acqua una hostess ha aperto il portellone di emergenza consentendo così a diversi passeggeri di mettersi in salvo.

L'inchiesta dirà ora quali sono state le ragioni che hanno messo il pilota nella impossibilità di evitare un disastro che avrebbe potuto assumere i connotati di una tragedia di ampie proporzioni. Fonti di Hong Kong hanno sottolineato le cattive condizioni atmosferiche al momento dell'incidente. La Caac, la compagnia di bandiera cinese, è da un po' di tempo sotto tiro. Dopo il disastro di Chongqing nei mesi scorsi di cui si parlò molto anche perché tra le vittime - morti e feriti - vi erano molti compatrioti di Taiwan ai quali le autorità cinesi tengono particolarmente, si è cominciato a discutere anche di sicurezza e funzionalità dei servizi prestati dall'«aac».