



La manifestazione dei pacifisti nei territori occupati

Manifestazione pacifista

**Posti di blocco in Israele
Il «sabato della pace» mette in allarme Shamir**

DAL NOSTRO INVIATO
GIANCARLO LANNUTTI

GERUSALEMME. Cinque colonne di pacifisti si sono mosse ieri mattina dalle quattro principali città di Israele - Tel Aviv, Gerusalemme, Haifa e Beer Sheva - alla volta della Cisgiordania e di Gaza, inalberando cartelli e striscioni in ebraico e in arabo inneggianti al dialogo fra i due popoli e alla pace. «Shalom ashav» (Pace adesso) - basta con le uccisioni, parliamo di pace subito! - ai confini del territorio occupato li aspettava una serie di posti di blocco predispolti dall'esercito per impedire a chiunque l'accesso. Solo a Beit Sahour, presso Betlemme, e in tre villaggi a nord di Gerusalemme, i pacifisti sono riusciti a infiltrarsi a piedi. Il ministro della Difesa aveva preannunciato già venerdì sera il divieto, con il pretesto che non era stata chiesta l'autorizzazione nei termini prescritti e che comunque nei territori occupati sono vietate le riunioni politiche. «Si sono vietate le riunioni quando le fanno i coloni», ha commentato il portavoce di Pace adesso a Gerusalemme, Amiram Goldbloom. «E i coloni erano ieri i soli a godere di libertà di movimento».

Al divieto delle autorità militari i pacifisti hanno risposto confermando il loro intento di occupare ad incontrate i palestinesi della «villaggio» e dal canto suo la leadership clandestina della sollevazione aveva diffuso due notti prima dei volantini in cui dava il benvenuto all'iniziativa e invitava la gente ad accogliere a braccia aperte i militanti di «Pace adesso». «Se l'esercito chiude le strade», ha dichiarato venerdì sera Goldbloom - «cercheremo di trattare con i soldati o di aggirare i posti di blocco». Lo scopo della nostra pacifica iniziativa è di mostrare che è possibile realizzare la pace fra israeliani e palestinesi - ha detto ancora il portavoce - «accusa l'Olp di impedire che i palestinesi dei territori adottino una posizione moderata, ma è proprio lui che sta facendo quello di cui accusa l'organizzazione di Amiram Goldbloom».

A Gerusalemme il raduno è iniziato poco dopo le 9 in un vasto spiazzo a margine della strada che porta a nord verso

Da domani a Vienna Est e Ovest s'incontrano per discutere la riduzione delle armi convenzionali

La Nato propone tagli numerici che colpirebbero solo gli schieramenti del Patto di Varsavia

Parte dai carri armati il negoziato sul disarmo

A poche ore dall'inizio ufficiale del negoziato di Vienna sulle armi convenzionali, la Nato ha reso pubbliche le grandi linee delle proposte con cui si presenterà al tavolo delle trattative. Gli occidentali chiederanno riduzioni drastiche dei carri armati, delle artiglierie e dei mezzi corazzati che inciderebbero molto di più sulle forze del Patto di Varsavia che su quelle della Nato.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

BRUXELLES. Carri armati, pezzi di artiglieria e mezzi corazzati: sono i settori in cui più forte, anche secondo i dati forniti da Mosca, è la preponderanza - almeno numerica - del Patto di Varsavia. Ed è proprio da qui che la Nato chiede di cominciare le discussioni di Vienna. Secondo quanto si è appreso da fonti dell'Alleanza a Bruxelles, le prime proposte con cui gli occidentali si presentano al tavolo negoziale, già nelle intenzioni della prossima settimana, prevedono la fissazione di un tetto massimo per parte di 20mila carri armati, 16.500 pezzi di artiglieria e 27.500 veicoli corazzati. Il che comporterebbe una riduzione molto asimmetrica: il Patto di Varsavia, cioè, dovrebbe essere costretto a ridurre di 12mila e 12mila pezzi di artiglieria e di 23.700, scendendo da 33mila a

9.300. Sostanzialmente invariato invece rimarrebbe, sempre secondo queste proposte e sempre basandosi sui confronti delle forze fornite da fonti Nato, lo schieramento degli occidentali, nonché il peso che in esso esercitano le armi degli Stati Uniti.

Presentato in questi termini, come è stato fatto a Bruxelles, il primo approccio occidentale a Vienna appare decisamente sbilanciato. Anche tenendo conto del fatto che nessuno contesta, neppure i sovietici, l'esistenza di una marcata asimmetria in favore del Patto di Varsavia nei settori che secondo la Nato dovrebbero essere affrontati per primi. Le obiezioni che - è facile prevedere - verranno da parte orientale sono di due tipi. 1) La asimmetria, cioè la preponderanza in fatto di carri, artiglieria e mezzi corazzati, non può essere eliminata in termini soltanto numerici. È vero che il Patto di Varsavia ne ha di più, ma ha anche una percentuale di mezzi vecchi e poco efficienti molto più alta della Nato. 2) Isolare i tre capitoli più sfavorevoli allo schieramento orientale non è tanto corretto, giacché il negoziato, se davvero deve mirare alla sta-

bilità convenzionale, cioè a un equilibrio globale delle forze, non può non tener conto, in ogni momento e rispetto a ciascun tipo d'arma, delle altre componenti dell'arsenale convenzionale delle due parti. Per esempio: tanti carri armati (anche del tipo vecchio) tecnico di quello degli avversari) «valgono di meno» se le divisioni cui sono affidati non dispongono di adeguato appoggio aereo, se gli avversari dispongono di armi anticarro più efficienti e così via.

È prevedibile, insomma, che il negoziato si apra con le parti su posizioni abbastanza distanti, il che non è un dramma, giacché è del tutto ovvio, e legittimo, che all'inizio ciascuno dei due schieramenti si prefigga il massimo e parta da lì verso i compromessi che saranno possibili. Il problema, semmai, è un altro. Nonostante i toni distensivi e disponibili, la Nato sembra avere scelto un approccio che non è molto costruttivo: quello tutto fondato sui confronti numerici (che hanno un certo impatto propagandistico) - piuttosto che sul proposito di andare a un confronto sulla trasformazione in senso difensivo dei

due schieramenti. Non è senza significato, in questo contesto, che i funzionari dell'Alleanza rifiutino di commentare le affermazioni, diffuse recentemente da un giornale tedesco del cui fonte erano proprio nella stessa Nato, secondo cui la ristrutturazione in senso difensivo delle forze sovietiche schierate sui confini occidentali del Patto di Varsavia sarebbe già cominciata. Il punto è che, a dispetto delle dichiarazioni ufficiali, la trasformazione in senso difensivo trova ostacoli e avversari proprio dentro la stessa Alleanza occidentale.

Le informazioni diffuse a Bruxelles danno conto anche della soluzione di un problema che ha a lungo diviso il campo occidentale, quello della definizione delle zone in cui andrebbe articolato il negoziato, con la fissazione per ognuna di un tetto particolare per i diversi tipi di armi. Le zone, nella proposta occidentale, sarebbero quattro: disposte concentricamente: la prima comprenderebbe Germania e Benelux; la seconda, fra gli altri, l'Italia; la terza Gran Bretagna e paesi iberoici; la quarta le aree periferiche (ma non per questo meno delicate), con l'Islanda, la Norvegia e la Turchia.

Londra, scontro tra 2 treni
Carrozze giù nella scarpata
12 morti e 52 feriti
Ferrovie sotto accusa

LONDRA. Uno scontro tremendo. I due treni sono piombati l'uno contro l'altro, sette carrozze sono balzate via dai binari e sono finite nei giardini delle villette che costeggiano la ferrovia. Almeno 12 passeggeri (ma il bilancio è ancora incerto) sono morti, schiacciati tra le lamiere. I feriti sono 52, di cui 20 gravi. La Gran Bretagna è di nuovo sotto choc per un incidente ferroviario, a soli tre mesi dal drammatico scontro tra 3 treni alle porte di Londra, in cui morirono 35 passeggeri. E di nuovo infuriano le polemiche sulla sicurezza del trasporto pubblico, superaffollato e colpito duramente dai tagli del governo Thatcher.

Erano le 13.39 quando il treno che viaggiava da Victoria verso la stazione Victoria di Londra è stato tamponato da quello partito dalla capitale inglese e diretto a Litchamption. Il primo convoglio è piombato sul secondo a Purley, nella periferia meridionale di Londra. Gli investigatori non hanno ancora fornito notizie sulle cause dell'incidente: problematica anche questa volta si è trattato di un guasto nei sistemi di segnalazione e di scambio. Sette vagoni sono usciti fuori dai binari e sono piombati nei giardini delle villette che si trovano lungo la ferrovia. Altre carrozze sono rimaste in bilico sulla massicciata.

L'allarme è scattato in tutti gli ospedali e per tutti i mezzi di soccorso della zona. Otto ambulanze hanno cominciato a portare via i feriti, una cinquantina, secondo le prime notizie. Almeno 12 viaggiatori hanno perso la vita nei terribili urti. Ma fino a tarda sera sul numero dei morti c'è stato

un balletto delle cifre, tra Vighi del fuoco, responsabili delle ambulanze e Scotland Yard. Sembra invece che nessuno degli abitanti delle villette sia rimasto ferito.

Il primo ministro, Margaret Thatcher, ha chiesto un rapporto alle forze dell'ordine e si è detta «addolorata» per il nuovo incidente. Ma sotto accusa c'è proprio la sua politica di riduzione del personale e delle spese per le ferrovie di stato. Le polemiche infuriano da mesi, dopo il disastro ferroviario di Clapham Junction, alla periferia di Londra, in cui morirono 35 passeggeri. Era il 12 dicembre scorso e tre treni si scontrarono violentemente, a causa del cattivo funzionamento di un semaforo. Il sistema semplicemente non ce la fa più, accusò Jimmy Knapp, rappresentante del sindacato dei ferrovieri: carrozze troppo affollate, poco personale e spesso mal preparato, nessun investimento per modernizzare le linee e i sistemi di segnalazione. Un crollo della qualità del sistema di trasporto pubblico che aveva investito anche la metropolitana: un anno prima oltre 50 persone avevano perso la vita in un incidente nella stazione londinese di King's Cross.

Dopo il disastro di dicembre, l'opposizione laburista presentò un dossier sulla situazione delle ferrovie. Le cifre erano allarmanti: il numero dei morti e dei feriti gravi è aumentato, dall'82 all'88, del 62%; gli scontri tra convogli del 18%; i deragliamenti del 6%; il governo conservatore respinse allora ogni accusa. Ora il problema della sicurezza dei viaggiatori si ripropone in modo drammatico.

A terra centomila passeggeri della Eastern Airlines

Voli bloccati negli Usa
È lo sciopero più duro da vent'anni

Lo sciopero dei meccanici della Eastern Airlines, dopo che l'azienda voleva ridurre gli stipendi, è la più dura battaglia sindacale che si sia vista in America nel trasporto aereo dalla metà degli anni 60 in poi. I lavoratori rischiano il posto, hanno contro opinione pubblica, Corte suprema, lo stesso Bush. Eppure lo sciopero è riuscito a lasciare a terra quasi 100.000 passeggeri.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
SIMONDI GINERBERO

NEW YORK. Si preannuncia come la più dura battaglia sindacale dall'estate del 1968, quando uno sciopero aveva bloccato le cinque maggiori compagnie aeree americane per sei settimane di seguito. Lo sciopero dei meccanici dell'Eastern Airlines, una delle maggiori compagnie Usa, è riuscito a bloccare il 99 per cento dei voli. Centomila passeggeri - questa è la media quotidiana che vola con la Eastern - sono rimasti a terra. E ai meccanici, sfidando un clima di intimidazione antisindacale che ha dell'incredibile, si sono uniti nei picchetti i piloti.

Questo è uno di quegli scontri, caratteristici del contratto sindacali americani, in cui l'una parte è l'altra giocano il tutto per tutto. Il vertice della Eastern si è, da certo la poltrona, forse l'azienda. Gli scioperanti il posto di lavoro. Caso esemplare degli anni di deregulation reaganiana, scadeva azionarie, aziende tagliate a fette come se fosse pezzi di pizza, la Eastern, in perdita, era stata comprata in blocco nel 1986 da un avventuriero della finanza, il già proprietario della Texas Air

Frank Lorenzo. Lorenzo aveva girato di spaccare la schiena al sindacato e annunciato l'obiettivo di ridurre di un terzo il costo del lavoro.

Tre anni fa, alla Eastern ce n'erano 12.000 meccanici, ora ce ne sono non più di 8.500. Se la manutenzione viene fatta in modo più sommario e i dinosauri volanti si spaccano nei cieli come scatole di sardine arrugginite, peggio per i passeggeri. Ora Lorenzo voleva che venissero ridotti gli stipendi di quelli che sono rimasti: da 19-19 dollari all'ora per i meccanici più qualificati, a 16 dollari l'ora per tutti; da 15,60 dollari l'ora per gli addetti al bagaglio a 11,54. Il tutto congelato a questi livelli, che sarebbero diventati i più bassi di tutta l'industria del trasporto aereo americano, per 5 anni. In cambio prometteva il mantenimento degli attuali livelli di occupazione.

Il sindacato ha detto di no. E si è trovato di fronte ad uno sbarramento di fuoco, manovre antisindacali, prese di po-

stazione, tentativi di divisione, intimidazioni e «consigli» intorpiditi. Intanto la direzione aziendale, al primo spirare di venti di sciopero, ha assunto 1.100 precari, perché mantenessero le operazioni con l'aiuto dei 600 capisquadra e dirigenti aziendali mandati in trincea a far crumiraglio qualificato. Poi ha sventolato davanti agli occhi di tutti una pesantissima decisione della Corte suprema: di appena qualche giorno prima: quella che dichiara legittimo per le compagnie aeree assumere a discrezione i precari reclutati per il crumiraggio, tenere i lavoratori che ad un certo punto abbiano deciso di rinunciare allo sciopero e licenziare quelli che invece abbiano seguito il sindacato sino in fondo. Poi ha minacciato chiaro e tondo di chiudere l'azienda e mandare tutti a rotoli pur di non piegarsi alle resistenze dei lavoratori. Ha cercato di dividere i meccanici dagli addetti ai bagagli, e gli uni e gli altri dai piloti, che hanno anche loro una vertenza aperta.

Ha mobilitato tutte le risorse a disposizione per scatenare un clima di linciaggio antisindacale, sul mass-media e tra i passeggeri. Infine, è riuscita a tirare dalla propria parte il nuovo ministro dei Trasporti Skinner e lo stesso Bush.

Una mano a Lorenzo. Bush ha deciso di darla rifiutando di precettare i meccanici. Per quanto possa sembrare bizzarro alla luce delle esperienze di casa nostra, una precettazione per due mesi era stata sollecitata non dal vertice aziendale ma dal sindacato. Perché trattandosi di resistenza ad una diminuzione del salario anziché di lotta per strappare un aumento, più tempo passa più svantaggiata è l'azienda. E poi perché in questo modo, anziché uno scontro diretto si sarebbe avuta una mediazione da parte del Congresso. Bush ha detto di no, Lorenzo ha gongolato assaporando una rapida vittoria nello scontro duro. E se invece avessero fatto male i calcoli?



Lavoratori della «Eastern Airlines» durante lo sciopero

Visita in Italia di Lula, leader del Partito dei lavoratori brasiliano, trionfatore nelle ultime municipali
Dibattito sulle prossime elezioni presidenziali. Le devastazioni ambientali e i problemi del debito estero

«L'Amazzonia non è affare privato del Brasile»

Un rappresentante dei lavoratori alla guida del Brasile? È una possibilità che esiste seriamente. Luiz Ignacio da Silva (ma tutti lo conoscono come Lula), leader del Partito dei lavoratori, vincitore delle elezioni municipali e candidato nelle presidenziali, sta compiendo un lungo viaggio in Europa. In Italia ha incontrato Occhetto e Craxi. Una conferenza-dibattito sulle elezioni, l'Amazzonia e il debito estero.

CLAUDIO BERNABUCCI

«Stiamo costruendo un autentico partito di massa e la gente ha sempre più fiducia in noi: io non dico di esser sicuro di vincere, ma esiste la serietà possibilità che in dicembre il popolo brasiliano elegga per la prima volta come presidente della Repubblica un rappresentante dei lavoratori. Così Lula, trionfatore delle recenti elezioni amministrative brasiliane, si è presentato in Italia. Leader del Partito dei

degli ultimi anni in America latina. Lula ha incontrato i principali leader e autorità del nostro paese, dopo i viaggi quasi in sordina di alcuni anni fa. Il Partito dei lavoratori (Pt) ha sempre guardato all'Italia e alla sinistra come ad un importante riferimento internazionale; i lunghi incontri con Occhetto, Trentin, Marini e Benvenuto hanno senz'altro rafforzato un dialogo e stabilito intese sempre più profonde. Ma nel tour de force di tre giorni a Roma, Lula e Welfort - la sua simpatica eminenza grigia - hanno incontrato anche i lottisti Spadolini, Andreotti, di nuovo Napolitano alle Botteghe Oscure. E infine, non poteva mancare, un breve incontro con Giovanni Paolo II.

Ora sul scacchiere dell'aereo il pollaio Welfort commenta: «Il ravvicinamento tra le forze di sinistra dell'Italia e del Brasile ha un grande signifi-

catore, perché ristabilisce una tradizione storica. In gran parte il movimento operaio e la sinistra brasiliana hanno le loro radici nella sinistra italiana. Abbiamo ristabilito questo legame».

Un significativo momento di incontro con il leader del Pt è stata la conferenza-dibattito organizzata nelle sale del Cenacolo e della Sacrestia - stracolme - da Cespi, Icipoc, Fondazione internazionale L. Basso, Fondazione F. Ebert, Ipalmo, Mici e Moliv. «Possibilità di vincere o rischio di vincere è l'interrogativo che è stato proposto e pensato da molti con brutale chiarezza fin dalle prime battute, di fronte alla sfida di poter governare il gigante malato brasiliano».

Lula e Welfort hanno quanto meno raccolto la sfida di un dibattito ampio e serrato, approfittandone per delineare

i tratti fondamentali della loro politica. Ne è uscita l'immagine di un partito e di leader democratici moderni, attenti alla politica delle alleanze, che vogliono imboccare con realismo la strada di serie riforme: innanzitutto la riforma agraria, la riforma dello Stato, cominciando dal fisco, la creazione di un ampio mercato interno, che oggi non esiste, puntando su un'imprenditoria moderna, per realizzare una più equa ripartizione delle ricchezze.

L'attenzione crescente che si è sviluppata in Italia nelle ultime settimane sui problemi dell'Amazzonia ha spinto molti dei presenti a porre interrogativi su questo punto a Lula e compagni, che hanno risposto con molta chiarezza: «Al nostro governo che grida «fuori lo straniero», noi rispondiamo che quello dell'Amazzonia è un problema nostro e di tutta l'umanità. L'in-

ternazionalizzazione è una via obbligata. E poi, da che pulpito viene la predica nazionalista: da coloro che hanno storicamente lasciato depredare l'Amazzonia dagli interessi di un capitalismo selvaggio, brasiliano e multinazionale. La verità è che il nostro governo è complicato, non ha mai preso una seria iniziativa. Esiste oggi una sensibilità, una volontà politica internazionale inespresa, una urgenza che meriterebbe un'azione efficace. Ma solo un governo autorevole veramente rappresentativo del popolo brasiliano sarà capace di fare questo, non certo l'imbellè Sarney».

«Sarà allora possibile chiamare la comunità internazionale ad impegnarsi - ha aggiunto Lula -, gli scienziati perché studino, i politici perché garantiscano l'equilibrio tra il rispetto della natura e lo sfruttamento di quelle enormi



Il sindacalista brasiliano Luiz Ignacio Lula Da Silva