

La protesta dei Tir

I camionisti non otterranno neppure un permesso in più di quelli concordati. Sarebbe un'ingenuità la rottura unilaterale degli accordi sul traffico stradale

«La guerra con Vienna è perduta»

L'accordo con l'Austria è il massimo ottenibile. I camionisti devono convincersene: non otterranno nessun permesso in più di quelli concordati. La denuncia unilaterale dei Patti? Una grande ingenuità: rotta un'intesa bisognerà sempre farne un'altra. Il ministro dei Trasporti Carlo Bernini risponde così alla protesta dei camionisti. «Sono insoddisfatti? Forse sono stati informati male».

DAL NOSTRO INVIATO
GILDO CAMPESTATO

VICENZA. La faccia è sempre la solita, da chierichetto stagionato, le movenze soffice ricordano la sacrestia, le mani vengono portate quasi per una benedizione. Ma basta una domanda un po' indiscreta per provocare uno scatto assai poco cardinalizio. Carlo Bernini non pensava proprio di iniziare la sua avventura al ministero dei Trasporti con una bega di questo genere: centinaia di camionisti inferociti che bloccano da giorni una delle più importanti frontiere del paese. Forse sperava di venire fuori con un po' più di considerazione da parte austriaca, ma quando l'altro giorno si è recato a Vienna il suo collega Strachej l'ha gelato immediatamente. «Sono contento di far la conoscenza del quarto ministro dei Trasporti italiano in appena tre anni. Insomma, Bernini ha capito subito che non aveva il gioco in mano. Ha tentato di rilanciare, di prender tempo, di fare qualche proposta. Ma dall'altra parte è arrivata una nuova doccia fredda: «Queste cose le ho già sentite dai suoi predecessori. La linea dell'Austria non muta: nessun permesso in più. Né quest'anno, né gli anni prossimi».

Questi retroscena di un compromesso impossibile Bernini li ha svelati ieri mattina a Vicenza dove è andato ad inaugurare Crogemma, la più importante rassegna italiana di crederia.

Ma allora ministro, perché ha detto di essere soddisfatto dei risultati dell'incontro? Perché abbiamo ottenuto l'ot-

tenibile. Lo sblocco della situazione ad esempio: l'Austria ha acconsentito ad anticiparci i permessi dell'ultimo quadrimestre. Prima venivano concessi di settimana in settimana col risultato che si lavorava tre giorni sì e tre giorni no. Inoltre abbiamo ottenuto la conversione di alcune migliaia di permessi a carattere locale in lasciapassare nazionali. Per rispetto del mio interlocutore non posso dire quanti sono esattamente (si è parlato di tre-quattromila, ndr).

Ma intanto i camionisti hanno detto «acqua fresca» l'accordo e continuano il blocco.

Il loro è un lavoro difficile, arduo, reso ancora più duro dalle gravi carenze infrastrutturali che esistono in Italia. Ma credo che siano stati informati male. Comunque sono a disposizione delle loro organizzazioni di categoria se vogliono incontrarmi. Ma un'altra cosa va chiarita: non potrà più esserci il traffico nero dei permessi. Una pratica illegale che ci indebolisce nella trattativa.

I camionisti sostengono che l'accordo con l'Austria è una catena da spezzare.

La denuncia dell'accordo non avrebbe effetti immediati ma solo tra qualche mese. E poi, denunciato un patto bisognerebbe farne un altro. Non siamo mica in guerra con l'Austria. Ci troveremo a trattare con la stessa gente che avrà le stesse idee di oggi. E le stesse pressioni delle popolazioni. È un'ingenuità totale pensare di risolvere le cose con la rottura unilaterale dei patti.

Ma se l'Austria non vuol cedere sul numero dei permessi che possibilità di mediazione ci sono?

Per quest'anno, come ho detto, alcune cose le abbiamo già ottenute. Per il futuro cercheremo di strappare più permessi nazionali rispetto a quelli locali. E poi c'è un pacchetto aggiuntivo di ottomila permessi che gli austriaci si erano impegnati a darci in seguito ad un nostro sforzo per spostare il traffico dalla strada alla rotaia. È un premio che non abbiamo mai meritato. Mi sembra però che stavolta sia un nostro diritto ottenuto visto l'impegno che abbiamo preso per potenziare il traffico ferroviario. Inoltre, cercheremo di farci anticipare la consegna dei contingenti.

Non è un po' poco per rassicurare i camionisti?

È il massimo ottenibile: il numero totale l'Austria non lo molla. Dobbiamo anche capire le difficoltà reali, la spinta delle

popolazioni. Sono problemi che in qualche modo si sono posti anche da noi. I blocchi dei camion lungo la riva adriatica sono un ricordo fresco. Se non si è fatta l'autostrada Venezia-Monaco è anche perché si è opposta la provincia di Bolzano. E poi ci sono anche in Italia zone al limite della saturazione. Pensiamo al valico di Ferneti con la Jugoslavia: vi arrivano camion dalla Grecia, dalla Turchia, dalla Bulgaria, da tutto l'Oriente.

Insomma, situazione al limite della capacità della nostra rete infrastrutturale e della sopportazione delle popolazioni.

La politica infrastrutturale è mancata. Adesso, dopo la grande stagione delle autostrade, ci accorgiamo che esse non sono più in grado di far fronte alla crescita del traffico. Anche l'Alitalia dice che per il trasporto regionale sono me-

glio i treni che non gli aerei. Insomma, gran parte dell'adeguamento del sistema dei trasporti passa per le ferrovie. Più che di preveggenza si tratta di forza degli eventi.

Ma la finanziaria parla di tagli anche in questo settore.

Anche stamattina (ieri, ndr) mi ha chiamato Cirino Pomicino per dirmi che siamo in un periodo di carestia e per invitarmi a rinunciare ad una parte del mio bilancio. Io penso, invece, che all'adeguamento del sistema dei trasporti e in particolare della ferrovia, vada riservato uno spazio maggiore.

Finisce così, con una frecciata al suo collega di governo, il lungo sfogo di Bernini che però tiene ad aggiungere un richiamo: «Problemi di così grande portata si affrontano con un progetto di ampio respiro e con una maggioranza stabile. Come se finora in Italia non avessero governato sempre le stesse facce».



Una colonna della protezione civile di Bolzano rilancia i camionisti al Brennero. Accanto al titolo: il ministro dei Trasporti Carlo Bernini



Pesanti disagi per le auto che devono passare il confine

E per i turisti code lunghe fino a 30 chilometri

DAL NOSTRO INVIATO
MICHELE SARTORI

BOLZANO. La vittima più illustre, per ora, è Reinhold Messner. Sta preparando fra Val Venosta e Monaco di Baviera il prossimo exploit, una spedizione al Polo Sud, deve passare in continuazione le Alpi ma gli spiragli lasciati aperti dai Tir italiani tutto Messner ha già fatto sapere d'essere «preoccupato», un aggettivo che, detto da lui, da queste parti può sollevare rivolte. Un suo amico, invece, per denunciare l'assalto antieconomico alle montagne, si è messo ad attraversare le Alpi a piedi nudi; si chiama Baruffi di cognome, Matteo di nome. Le difficoltà provocate dal blocco dei Tir sono piccole e grandi. Fra le prime, quelle di un circo installatosi a Naturno, nel Meranese; i suoi animali addestrati, un elefante, 4 orsi e varie oche, sono rimasti imbottigliati oltre frontiera, non c'è stato verso di farli passare. Fra le altre, le tante ditte che rischiano minicrisi se non gli arrivano le materie prime ferme sul camion, e gli esportatori di merci deperibili. La più «fragile» è la carne di maiale, che anche nei camion frigoriferi non resiste più di 4-5 giorni. Ieri si è precipitato al Brennero un esportatore bavarese, coi camion pieni di carne suina in pieno ingorgo. «Bite, bite, fateci passare», ha implorato prima al direttore della dogana, poi agli stessi camionisti, se il carico va male perdo un milione di marchi. Niente da fare. Il bollettino di questa strana guerra registra, finora, solo tre eccezioni nei cinque valichi bloccati: a Tarvisio l'assemblea dei camionisti, impietosa, ha dato il via libera ad uno spassatissimo autista sovietico, mentre al passo Resia due Tir tedeschi sono riusciti nella grande fuga, accendendo i motori con la scusa di ricaricare il refrigeratore, distraendo i colleghi italiani con generose offerte di grappini, ed infilando all'im-

provviso il varco doganale. Su tutti i valichi è arrivata ieri, tumultuosa, la prevista e temuta ondata di vacanzieri stranieri in rientro, austriaci, bavaresi, olandesi, belgi, svedesi, di ritorno dalle nostre spiagge o da quelle jugoslave. Tra le strozzature a clessidra del Brennero e degli altri passi la chiusura totale dell'autostrada fino da Bressanone, le file e file di Tir posteggiati anche sulle stazioni, l'ingorgo è divenuto presto gigantesco, con proiezioni stimate di auto, camper, roulotte, traini vari. Da Bressanone a Vipiteno, trenta chilometri di statale, si è formata un'unica gigantesca coda. Altri 8 tra Resia e Naturno, 5 in Val Pusteria e così via. Impossibile muoversi, insomma. E poi, ancora ore di attesa per passar frontiera.

Quanto costerà, la prolunga del braccio di ferro degli autotrasportatori? Loro sembrano pronti a rimettersi molto, un camion fermo «costa» almeno 300.000 lire al giorno (tanto per un «padroncino», poche per i grossi), mentre non è chiaro chi pagherà per la merce che andrà a male. «Di solito è assicurata», spiega il direttore della dogana del Brennero, Rubens Dell'Anna. Ma, «spaga nessuno, questi sono casi di forza maggiore», dicono i trasportatori. E infatti, «21 anni di servizio non ho mai sentito che qualcuno abbia riposto di un nastrocin d'andri», commenta il direttore doganale di Tarvisio, Di Biasi.

Ieri l'Anita, organizzazione degli autotrasportatori, ha precisato da Roma la proposta di togliere il blocco: mai più Tir italiani in Austria, mai più Tir austriaci in Italia, mai più Tir stranieri in Italia attraverso l'Austria. Commento del segretario generale, Gaudenzio Mamocher: «Vojo vede come se mette Streicher adesso. Vuole l'ecologia? E diamogliela».

Quanti sono i 'Bisonti della strada'

Imprese 220.000	
Veicoli 300.000	
Addetti 600.000	

FONTE: FITA - CNA

Vranitzky: «Italiani, dovete cambiare»

Il cancelliere austriaco Franz Vranitzky è intervenuto di persona sul blocco alle sue frontiere con l'Italia, affermando che non cederà: «La protezione dell'ambiente e della popolazione deve avere la priorità assoluta». Ed ha proposto lo spostamento dal trasporto su gomma a quello su rotaia. Nessuno spiraglio, quindi, nella vertenza anche dopo il rinnovato no degli autotrasportatori a rinuovare il «fermo».

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Nessuno spiraglio sullo scandalo delle spese facili avvenute all'Ente Ferrovie sotto la gestione di Lodovico Ligato, l'ex presidente delle Ferrovie ucciso il mese scorso in Calabria. Verranno pubblicate sul prossimo numero di Panorama, in edicola lunedì. Si tratta di una citazione a giudizio per «spese illecite» emessa dalla Corte dei conti a carico di tutti i componenti l'ex vertice delle Ferrovie. Per Ligato, all'epoca presidente dell'Ente, risponderanno la moglie e i figli. La somma spesa «illegittimamente» ammonterebbe ad 1 miliardo 800 milioni e 836mila lire. Distratti dagli ex amministratori delle Ferrovie in viaggi, alberghi, affitti di residenze ed altro, e tramite una convenzione con la società «Viaggi del Sestante», messi a carico dell'Ente. Su Panorama comparirà un elenco dettagliato delle spese dei diversi amministratori. Alla voce Ligato si legge: 17.107.771 lire per

necessità di spostare in ferrovia una parte del traffico stradale. E il direttore generale delle ferrovie d'Oltralpe si è detto pronto a «raddoppiare la disponibilità di treni-nave» sul percorso Monaco-Venezia per trasportare i Tir. Intanto, resta il blocco nei valichi autostradali per l'Au-

stria. Le associazioni di categoria, Fita-Cna, Anita, Fai, Fiap, Sna, infatti, hanno ufficialmente riconfermato il «fermo» dopo il diniego di Vienna a concedere altri permessi di transito. Gli automezzi erano diretti in Germania, Olanda, Belgio, Danimarca e paesi scandinavi. Con essi si trasporta tutto: dalla produzione agricola a quella industriale. I sindacati, comunque, attendono la riunione del consiglio di gabinetto a palazzo Chigi per esaminare la vertenza con l'Austria e si augurano che un «autorevole» intervento del governo italiano presso quello austriaco consenta di aprire immediati negoziati. Intanto, chiedono che il go-

verno denunci subito il vecchio accordo bilaterale. Ma bisogna far presto, tenendo conto che in Italia ci sono 220.000 aziende di autotrasporto, con oltre 600.000 veicoli, con almeno 600.000 addetti. Proprio per questo la presidenza e la segreteria della Cna, la Confederazione dell'artigianato, sono intervenuti su Andreotti per sollecitare un suo intervento per sbloccare la situazione, perché le questioni sollevate dagli autotrasportatori riguardano tutta la nostra economia, in particolare le piccole e medie imprese.

Di fronte al blocco delle merci che interessa i paesi del nord Europa, di fronte all'inertza del governo italiano, gli altri cominciano a muoversi. Ad esempio, qualche iniziativa sta prendendo la Germania Federale. Un treno carico di autocarri pieni di merci, diretti in Italia, ma impossibilitati a portare a termine il viaggio per il blocco alla frontiera del Brennero, sta per lasciare Monaco di Baviera diretto in Italia. La notizia è stata data dalle Ferrovie tedesche. Il primo treno con 26 autocarri è stato completamente senza difficoltà.

Sull'aggravata situazione del blocco, numerose le voci intervenute. Donatella Turtura, segretaria generale aggiunto della Fiat-Cgil, quello che avviene

alle frontiere è solo un assaggio di quello che ci aspetta da qui '92 se il governo italiano non cambierà immediatamente la politica dei trasporti. Invece di riorganizzare i merci e potenziare le ferrovie, il governo segue la strada di moltiplicare il camionismo dequalificato, i permessi di transito clandestini a tutto vantaggio della grande industria automobilistica.

Fuori da ogni ragionevolezza politica - sono state considerate dal ministro degli Esteri De Michelis le ipotesi di ritorsione sull'Austria per l'insapimento dei contingentamenti al passaggio dei Tir sul suolo austriaco. Si tratta di un problema difficile

in cui hanno qualche ragione tutti. Per il deputato comunista Renzo Pascolati la decisione unilaterale dell'Austria, in dubbio crea una situazione di pesante difficoltà di costi economici notevoli per la categoria del trasporto su strada e, di conseguenza, all'intera economia. In relazione a tutto questo - sottolinea il parlamentare comunista - è urgentissimo l'intervento del governo italiano perché la situazione sia superata rapidamente.

Il governo italiano è stato contestato dal sindacato altoatesino Cgil-Ag, sottolineando che il blocco costituisce una grave azione di ricatto.

A Torino per la prima volta in tribunale un infortunio da Aids

Infermiera contagiata in ospedale. Il giudice: «È malattia professionale»

IBIO PAOLUCCI

TORINO. Una giovane esistenza segnata per il resto dei suoi giorni, «un dramma mai prima vissuto in sede giudiziaria», come scrive nella sentenza di 153 pagine il dottor Raffaele Guariniello, il pretore penale che pochi giorni fa ha rinviato a giudizio i vertici della Fiat per violazione dello Statuto dei lavoratori.

Il dramma si è verificato il 23 marzo del 1987 nell'ospedale delle Molinette di Torino. La vittima è una infermiera di 31 anni, Bruna P. Un gravissimo infortunio, una infezione da Hiv (il virus dell'Aids), contratta da un malato emofilico e sieropositivo, in cura nel reparto nomenclazione di cui è primario il prof. Mano Maritano.

L'infermiera, sprovvista di mascherina e di occhiali, mentre assieme a due col-

lega sta trasportando il paziente nella sezione di radiologia viene investita da un fiotto di sangue alle braccia, alla bocca e agli occhi. La sonda che misura la pressione arteriosa è saltata. L'infermiera, chinatasi per constatare il guasto dell'apparecchio, è colpita dal flusso sanguigno. Il contagio è diretto conseguenza dell'incidente, che però poteva tranquillamente essere evitato.

Nella relazione inviata all'Autorità giudiziaria, i responsabili dell'ospedale affermano che il fatto è accidentale, inatteso, fuori da ogni possibilità di previsione. Ma il pretore Guariniello non è dello stesso parere. Inizia l'inchiesta penale, prima ispezionando personalmente il reparto e interrogando medici e infermieri, poi chiamando a Torino specialisti di chiara fama per una se-

rie di perizie. Salta fuori, con estrema nettezza, che l'evento poteva essere evitato. Bastava seguire regole volte a prevenire gli infortuni sul lavoro, che, peraltro, sono obbligatorie per legge. Così vengono individuate ben cinque cause e le relative responsabilità. Colpevoli dell'infortunio gravissimo sono ritenuti il primario delle Molinette e il costruttore dell'apparecchio Graziano Azzolini. Entrambi vengono condannati ai sei mesi di reclusione e al risarcimento dei danni. Danni che verranno valutati in sede civile. Ma intanto il pretore ha ordinato il pagamento di una provvisoria di 140 milioni.

Vediamo, su pure in estrema sintesi, le cause. Prima causa: il mancato rispetto delle procedure di uso corretto dell'apparecchio all'atto del trasporto del paziente in un altro reparto. L'incidente non ci sarebbe stato se fossero state seguite le procedure corrette del trasdotore della macchina, in assenza del quale la membrana ha ceduto, facendo fuoriuscire il sangue. Seconda causa: mancato addestramento del personale infermieristico. Terza causa: mancata documentazione dell'apparecchio, che avrebbe dovuto essere fornita dal costruttore. Quarta causa: la mancata acquisizione di una tecnologia già presente sul mercato, che avrebbe consentito di evitare, proprio nella fattispecie, quel tipo di infortunio. Quinta causa: i mancanti mezzi personali di protezione. Insomma, in questo caso in altri moltissimi casi, l'incidente, del tutto prevedibile, avrebbe potuto essere evitato solo che si fossero seguite, con maggiore rigore, le regole, peraltro prescritte da ripetute ordinanze dell'Istituto superiore

della Sanità, oltreché dalla legge. Le conseguenze sono state gravissime per la giovane infermiera. «Come non dare ragione ai pentiti - scrive nella sentenza il pretore Guariniello quando sottolinea che tutti i soggetti sieropositivi sono tendenzialmente portati a soffrire per l'incertezza del loro futuro? In qualsiasi soggetto - anche il più refrattario - non può non indurre una condizione di crescente alterazione delle funzioni psichiche».

Insomma un calvario. Il contagio si ripercuote su tutta la personalità. Non si tratta soltanto del danno fisico, valutabile nel 30% di invalidità. Ma di tutta la sfera dei sentimenti, delle inevitabili conseguenze, atroci per una giovane donna, nelle stesse relazioni sentimentali.

Il nuovo processo penale Per Gargani (Dc) è necessario un rinvio del codice

ROMA. Il ministro della Giustizia Vassallo deve rompere gli indugi e rinviare l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale. Lo ha detto il responsabile del dipartimento Giustizia della Dc, on. Giuseppe Gargani, intervenendo alla Fiera del Levante di Bari ad un convegno su «Criminalità e Mezzogiorno».

Il rinvio dell'applicazione del nuovo codice, secondo Gargani, deve essere deciso per un periodo di tempo ben determinato e ragionato. Cioè un periodo necessario ad evitare che la maggiore riforma fatta dal dopoguerra venga distorta o non aiutata nella sua interezza.

Di tutt'altro tono il commento dei vertici della magistratura associata: «Prendiamo atto di quanto detto nell'ultimo comunicato dai guardasigilli e speriamo che l'impegno per l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale»

le per il 25 ottobre prossimo venga mantenuto». Così si esprime il presidente dell'Associazione nazionale magistrati Raffaele Bertoni dopo la nota ministeriale che escludeva il rinvio dell'entrata in vigore della nuova normativa. «Lo abbiamo sempre detto e sostenuto - ha continuato Bertoni - e abbiamo fatto anche uno sciopero per l'osservanza dei termini prestabiliti. Le carenze peraltro ci sono ma penso che possano essere affrontate man mano». D'altra parte il ministro si è assunto le proprie responsabilità perché al 25 ottobre le cose siano a posto.

«Non posso non esprimere grande soddisfazione», dice Franco Grande Stevens, presidente del Consiglio nazionale forense. «Siamo perfettamente d'accordo col ministro. Il nuovo codice non deve avere nemmeno un giorno di ritardo».