

Gli uomini radar dell'Anpcat si fermeranno il 16 luglio, mentre da domani al 10 incroceranno le braccia i piloti Alisarda
La prossima settimana nuove trattative

Sul fronte ferroviario pochi i disagi creati dai macchinisti dei Cobas
I sindacati dei trasporti chiedono più chiarezza alla commissione di garanzia

L'incerta tregua del ministro Bernini

Sospesi gli scioperi dei traghetti, riappaiono quelli dei voli

Mentre i treni «tartaruga» dei Cobas e dei macchinisti hanno creato meno disagi di quanto si pensasse, la tregua proposta dal ministro Bernini per i trasporti sta già per naufragare. Sospesi gli scioperi dei traghetti, rispuntano quelli degli uomini radar dell'Anpcat che si fermeranno il 16 luglio. E da domani al 10 sciopero dei piloti Alisarda. Intanto, i confederati chiedono a Bernini date e impegni precisi.

per scongiurare gli scioperi dei piloti Alisarda aderenti all'Appl che da domani al 10 luglio rischiano di bloccare buona parte dei collegamenti aerei da e per la Sardegna. Le agitazioni si dovrebbero svolgere domani e il 9 luglio dalle ore 12 alle 24, mentre nelle giornate dell'8 e del 10 le astensioni sono previste dalle 7 alle 19. Intanto, dopo una schiarita durata l'espèce d'un matin, ieri pomeriggio i controllori di volo aderenti al sindacato autonomo Anpcat si sono rifiutati di proclamare un nuovo pesante sciopero per il 16 luglio dalle 7 alle 14. A loro si sono aggiunti nel pomeriggio con nuovi scioperi gli uomini radar di Trieste che poi hanno sospeso la protesta e gli assistenti dei controllori del centro regionale di assistenza al volo di Roma raggruppati sotto una nuova sigla, la Cila, che si fermeranno sabato 13 luglio dalle 7 alle 13. Martedì il ministro Bernini incontrerà in separazione i sindacati e i sindacati. E sempre per l'inizio della settimana è previsto un incontro tra Fse e Cobas dei deviatori e manovratori che han-

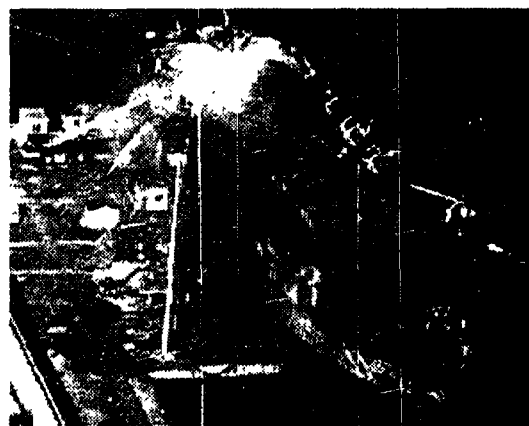
no proclamato uno sciopero dalle 21 del 13 luglio alla stessa ora del 14. Sul fronte ferroviario il fuoco continua a covare sotto la cenere. La cenere dello sciopero «bianco» dei Cobas dei macchinisti svoltosi ieri in tre ore distinte della giornata (è terminato alle 22) che, tutto sommato, ha creato meno disagi di quanto si temesse. I treni hanno marciato a vista e, sebbene non hanno superato i 60 chilometri orari creando un ritardo medio che nel primo pomeriggio era di 40 minuti ogni convoglio e in serata è scemato ad un quarto d'ora circa, un ritardo, dunque, quasi fisiologico nella disastrosa macchina ferroviaria. E, comunque, i disagi si sono fatti lo stesso sentire, soprattutto nella prima parte della giornata quando in alcune località ci sono stati ritardi anche di un'ora e mezza. Al solito, sull'adesione alla protesta si è scatenata una guerra delle cifre tra ente e Cobas. Per il primo la media della partecipazione in senso lato è scesa anche sotto il 40%; per i secondi lo sciopero avrebbe raggiunto consensi fino al 90%. I Cobas hanno così voluto pro-

testare contro una serie di sentenze della magistratura sulle loro responsabilità in caso di incidenti.

Intanto, continuano le polemiche sulla legge di regolamentazione degli scioperi. O meglio non una polemica, ma una precisazione ieri è venuta dai sindacati dei trasporti con-

federali sulle modalità di proclamazione e attuazione degli scioperi dei traghetti ieri poi, come dicevamo, sospesi. I sindacati, rispondendo alla commissione di garanzia sull'attuazione della legge 146, hanno sottolineato che le agitazioni erano state proclamate con 12 giorni di preavviso che il «pac-

chetto» iniziale era di 24 ore, come la 146 stabilisce. «Interventi più tempestivi e chiari» da parte della commissione di garanzia vengono chiesti anche dalle tre preterite nazionali di Cgil-Cisl-Uil che in una nota stigmatizzano i ritardi con i quali il governo si è mosso e denunciano gli atteggiamenti dilatori delle aziende.



Aprile '91: i resti del «Moby Prince» nel porto di Livorno

Livorno, Pds sulla navigazione Italia, 7400 km di coste ma neppure una lira per la sicurezza in mare

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PAOLO MALVENTI

LIVORNO. Un milione di tonnellate di petrolio gettate ogni anno nel Mediterraneo, commissione di traffici civili, militari e a rischio, assenza di mezzi di soccorso e di controllo, confusione legislativa e di competenze, mancanza di interventi e di finanziamenti: nel campo della sicurezza in mare l'Italia si dimostra un paese oltremodo arretrato. Per questo motivo, il convegno che si è svolto ieri a Livorno per iniziativa del governo ombra e dei gruppi parlamentari del Pds, aveva come titolo «Obiettivo sicurezza». «Perché la sicurezza - come ha sostenuto nelle conclusioni l'onorevole Gian Franco Borghini, ministro dei Trasporti del governo ombra - è ancora tutta da conquistare». I punti su cui il «governo ombra» del Pds incalzerà quello ufficiale (dei ministri della marina Mercantile, Ferdinando Facchiano, e dell'Ambiente, Giorgio Ruffolo, non si è vista neppure «l'ombra» al convegno) sono tre. Il primo, deriva dalla ormai consolidata convenzione che il mare non è, e non deve essere, spazio dove tutto è permesso: così la legislazione marittima dovrebbe prevedere una regolamentazione del traffico delle merci, valida per tutti i paesi, molto più severa e rigida nei vincoli. Il secondo riguarda le garanzie e i controlli sulla sicurezza dei vettori marittimi, delle navi cioè che trasportano merci pericolose. Da qui le proposte di adottare la normativa emanata dagli Usa (con l'Oil Pollution Act del 1990) che prevede il doppio scalo per le petroliere, l'adeguamento e il potenziamento delle tecnologie di bordo e l'aggiornamento delle capacità professionali del personale. Il terzo punto è dedicato alle cosiddette «autorità» portuali, con forti compiti di indirizzo e disciplina, in grado di raccogliere su di sé le mole di competenza su e nei porti.

Una proposta l'ha lanciata anche l'onorevole Chicco Testa (ministro dell'Ambiente nel governo ombra) secondo il quale occorre trasferire le competenze di tutela ambientale dalle capitanerie, più adatte al controllo della navigazione, al competente ministero dell'Ambiente. Incidendo come quelli della «Exxon Valdez» in Alaska o della «Amoco Cadiz» di fronte alle coste britanniche hanno spinto i governi interessati ad iniziative di rilievo. Invece l'affondamento della «Haven» davanti alle coste di Genova e la tragica collisione del «Moby Prince» nel porto livornese, non hanno ricevuto risposte analoghe dal governo italiano che continua ad essere latitante su tutta la linea. È stato lo stesso ammiraglio Giorgio Francese, comandante in capo delle Capitanerie di porto, a denunciare lo stato di disagio del settore. «Nel bilancio dello Stato - ha detto - non è prevista neppure una voce di spesa per la sicurezza, neppure una lira». Eppure i dati nel settore evidenziano una situazione che ha dell'incredibile per un paese come l'Italia, immerso nel Mediterraneo e con un perimetro costiero di quasi 7.500 chilometri: carenza di personale e di capitanerie, mancanza di mezzi (solo 4 elicotteri a disposizione e 4 pattugliatori mentre ne occorrebbero il triplo e 12 piccoli aerei ne servirebbero 24).

Per garantire una maggiore sicurezza ed una valida protezione agli uomini e all'ambiente del mare, le esigenze non si fermano qui. Se a Livorno vi fosse stato in funzione il sistema di controllo della navigazione da terra - ha detto nella sua relazione introduttiva l'onorevole Mario Chella della commissione trasporti della Camera - l'incidente difficilmente sarebbe potuto accadere. Quelle 140 persone sarebbero forse ancora vive grazie ad un ausilio elettronico indispensabile anche per una corretta operazione di soccorso. Parole pesanti come macigni per il gruppo di familiari delle vittime che hanno seguito il convegno e che, attraverso Lorris Rispoli, hanno fatto sentire la loro voce chiedendo al Pds di farsi interprete della battaglia di verità che stanno conducendo. L'appello è stato raccolto dall'onorevole Giovanni Berlinguer che ha annunciato due interpellanze sulle lentezze dell'inchiesta ministeriale.

PAOLA SACCHI

ROMA. Una tregua fragile, fragile. In pericolo per tutta la giornata di ieri tra annunci, cancellazioni e successive riconferme di uno stallo di scioperi e scioperi indetti da sigle note ed altre semiconosciute. Anche l'effetto annuncio ora viene a turbare l'estate italiana. E alla fine quel che resta dei solenni propositi annunciati l'altro ieri dal governo è un magro bilancio. Un solo risultato seppur non indifferente, quello della sospensione da parte dei sindacati confederali degli scioperi dei traghetti proclamati per ieri, 13 ed il 12 luglio, in cambio di impegni di supervisione da parte del governo nell'aspra trattativa per il

contratto dei marittimi. Gli impegni del ministro dei trasporti Bernini, che l'altro ieri aveva chiesto una tregua di un mese nella quale chiedere contratti e pendenze in atto in tutto il settore, finora hanno sortito questo. Resta in piedi, invece, lo sciopero di 24 ore del 12 e 13 luglio dei Cobas degli ufficiali dei traghetti Fse che operano nello stretto di Messina. Per il resto, ci si muove in un mare di se e ma, in una affannosa rincorsa alla ricerca all'ultimo momento di una soluzione. E così fino a ieri sera a tarda ora era ancora in corso all'ufficio provinciale del lavoro di Cagliari un tentativo in extremis

Ma nel giorno dei Cobas il treno tartaruga arriva in orario

Viaggio nel giorno dei Cobas, da Roma a Bologna. Va tutto bene. Il pendolino per Venezia vuoto e veloce parte e arriva in perfetto orario. Nessuna «marcia a vista». Le perplessità di un macchinista che ha deciso di astenersi. Il temuto caos nella mattinata non si vede, anche se il 70 per cento dei convogli ha aderito alla protesta. E i ritardi sono tutto sommato passabili, da 20 a 40 minuti.

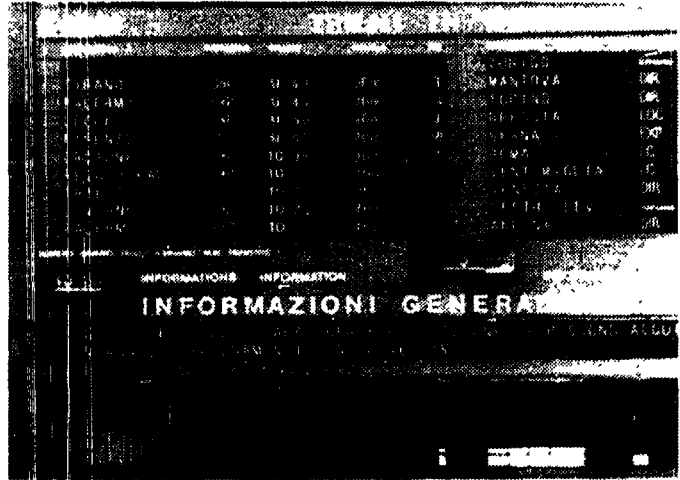
MARIA R. CALDERONI

ROMA. Oh come sono buoni i Cobas. Nel giorno del caos, della tartaruga, del rallentamento programmato, viaggiando meravigliosamente, nessun ritardo, nessun intoppo, il treno perfetto con il suo muso aerodinamico fende la calura, tutto fresco di aria condizionata e luccicante di riflessi azzurrini. Sono le 8.55 di venerdì 5 luglio, il tremendo giorno dei cobas, e sui Carracci che va verso Venezia via Firenze, tutto è tranquillo. La coscienza ce la sentiamo a posto, non non abbiamo sbagliato treno. Questo è il convoglio al quale ci hanno espressa-

mente indirizzato i dirigenti del coordinamento «Macchinisti uniti», nella loro stanzetta accanto agli ascensori sul binario 22. «E mi raccomando - ci esorta un delegato, alto e deciso - Non scrivete come questi qua, che ci trattano da banditi». «Questi qua» sono i cronisti autori del pezzo sul «giorno della tartaruga» apparso sui più importanti giornali della capitale. Dalle mani del Comu - appunto coordinamento macchinisti uniti - riceviamo manifesti e depliant di mobilitazione, uno firmato Sma (sindacato autonomo) invita a sostenere «con entusias-

smo l'azione di lotta intrapresa contro le sentenze dei giudici. Ma quale giorno della tartaruga. Il 504 fila che è una bellezza. Il triangolino rosso che, come un piccolo radar, controlla la velocità, impazza sull'orologio che marca l'andatura. Alle 9 siamo a 90 chilometri orari, poi 120, 130, 160; alle 9.10 il quadrante segna 220, alle 9.30 sfrecciamo a 250 l'ora, i campi gialli e ocra cambiano in un baleno, le colline spariscono e si aprono l'altra come inghiottite, i portali della linea veloce ci lanciano addosso impazziti i loro aerei tralisci. Spie luminose verdi rosse gialle celesti si accendono e spengono, il fischio del codice di «velocità libera» ci fa sobbalzare. Si fila davvero. L'ora del ritardo non viene, com'era? Il nostro macchinista cobas ha una maglietta blu madonna, un bracciale d'oro con appeso un cuoricino, la barba nazzarena e capelli lunghi da indiano. Si chiama Ivo, 50 anni, bolognese. «Ho sempre fatto tutte le lotteCo-

bas, ma a questa protesta non aderisco. Giusta nei contenuti, ma è come è stata organizzata che non mi convince. Andrò in assemblea, lo dirò». I contenuti, già, cioè il senso delle sentenze emesse dalla magistratura sulla responsabilità sempre e comunque dei macchinista in caso di incidenti ferroviari. «Ma che razza di sentenze. Come posso sentirmi responsabile se viaggiando con queste velocità mi ci vogliono 3 chilometri per fermarmi». Accanto, l'altro macchinista - Giuseppe Bergamaschi, anche lui della provincia di Bologna, è dello stesso parere. «Le sentenze sono sbagliate, tanto è vero che anche l'Ente Ferrovie ci dà ragione. Però, allora, io mi domando, questa protesta di oggi contro chi è? Contro la magistratura? Ma qui da una parte si colpisce l'azienda, dall'altra l'utente. Non mi hanno convinto, non sono riusciti a farsi capire». «Vero è che io mi sto prati-



La stazione Centrale di Milano il tabellone indica i ritardi dei treni

carmente ritirando da tutto - aggiunge Ivo come parlando a sé stesso - Cioè ritirando da politica, dal partito, anche dal movimento. Deluso, ma penso che si vuole proprio questo, oggi, farci restare a casa, farci ritirare in noi stessi, restare delusi. Lo sa? Da un po' di tempo apro il giornale e vedo subito alla pagina dello sport...» Fiffessioni di un cobas un po' triste sul treno della protesta, mentre Filamio in perfetto orario. Levriero elegante e veloce, il 504 per di più è praticamente vuoto: 50 prenotazioni in tutto contro le 350 abituali, la paura del

macchinista cattivo ha funzionato da deterrente... A Firenze Rifredi, incrocio il rapido proveniente da Milano, quello sì che porta 40 minuti di ritardo e ha rispettato la consegna di «marcia a vista» a 60 chilometri l'ora... Tocchiamo la stazione fiorentina con un minuto di anticipo e alle 11,29 spaccate, quasi non ci crediamo, siamo a Bologna centrale. I due macchinisti hanno finito il loro turno e noi scendiamo con loro. Ci guardiamo in giro, anche qui tutto è tranquillo, la

Centrale non ha nulla di anomalo, sommersa solo sotto una cappa di aria irrespirabile e una folla di turisti multicolori ed esauriti. Nel suo ufficio sul marciapiede ovest, il capostazione ci informa che, nella fascia del mattino, la protesta ha interessato il 70 per cento dei convogli, con ritardi da 20 a 40 minuti. Insomma, difficoltà, ma non il temuto collasso. Sono le 12.42, bell'è pronti a riprendere il treno del ritorno; il Rugantino arriva e parte, incredibile ma vero, in perfetto orario e senza perdere un colpo ci deposita a Termini, grazie Cobas.

R. Calabria Detenuto con telefono cellulare

REGGIO CALABRIA. Un detenuto con a disposizione un telefono cellulare lasciato dal suo avvocato. Questo particolare e altre irregolarità avrebbero accertato i componenti della commissione del Ministero di Grazia e Giustizia, che hanno quasi ultimato la loro visita all'interno del carcere di Reggio Calabria, dove si erano verificati episodi che avevano indotto il direttore generale degli istituti di pena, Nicolò Amato, a nominare una commissione e ad allontanare il direttore del carcere. «La malavita organizzata - ha detto Amato - avrebbe voluto, forse come anni fa, condizionare la conduzione di questo istituto carcerario, ma alcune segnalazioni fatte dal direttore mi hanno convinto subito ad agire. L'amministrazione a cui apparteniamo è impegnata al massimo nella lotta assoluta contro la criminalità e per il rispetto della legge. Sia chiaro che all'interno del carcere italiano c'è soltanto la legge dello stato e la nostra volontà di farla applicare: non vi è posto per altro. Le condizioni del carcere di Reggio non sono delle peggiori anche perché vi sono 120 detenuti a fronte di una disponibilità di 580 posti ed inoltre, a partire dal prossimo 9 luglio sarà aumentato l'attuale organico che, oggi, comprende 144 agenti».

Csm «Censurato» il giudice Della Lucia

ROMA. Censura e trasferimento d'ufficio: questa la pesante sanzione inflitta dalla sezione disciplinare del Csm al giudice del Tribunale di Milano Giorgio Della Lucia, titolare del procedimento penale sul caso Rapisarda-Cassa di risparmio di Asti. Il «tribunale dei giudici» ha ritenuto il magistrato colpevole di aver mancato ai propri doveri, compromettendo così il prestigio dell'ordine giudiziario, per avere assunto iniziative processuali non corrette in ordine al parallelo procedimento civile pendente dinanzi al tribunale di Asti. Tali iniziative si sono in sostanza concretizzate nel sequoie di atti, nel divieto fatto ai colleghi della cittadina piemontese di estrarre copia, nell'archiviazione non ortodossa di una denuncia per il reato di abuso di ufficio presentata da Rapisarda nei confronti del giudice astigiano Massimo... Più in particolare in quest'ultimo caso a Della Lucia è stato contestato di aver preso il provvedimento senza la rituale richiesta del pubblico ministero e senza avere inviato al denunciato, dato che pur rilevando la maturata prescrizione del reato ne aveva affermata la sussistenza, la prescritta comunicazione giudiziaria. Prosciolto, il pretore di Asti Emilio Ginibaldi dall'incorporazione di avere indebitamente interrotto nel procedimento penale sul caso.

Scoperta dell'America: autostrade finite dopo l'anniversario Scandalo in nome di Colombo mega appalto per i festeggiamenti

L'Italia festeggerà i cinquecento anni dalla scoperta dell'America con una colata di cemento. In nome di Colombo il ministro dei Lavori Pubblici ha disposto la costruzione di strade ed autostrade per 6.500 miliardi, senza le normali gare di appalto. Le opere saranno terminate solo a festeggiamenti conclusi. Ambientalisti e deputati di tutti i partiti hanno presentato 50 interrogazioni parlamentari. ROMA. Una colata di cemento sta per arrivare sull'Italia del Nord. Questa volta lo scempio avverrà in nome di Colombo: per festeggiare i cinquecento anni dalla scoperta delle Americhe saranno investiti 6.500 miliardi per costruire strade, svincoli, tangenziali, ponti, corsie, collegamenti. L'occasione è l'expo del '92 battezzata «Le Colombiane» che si terrà a Genova da giugno ad agosto del prossimo anno. Il ministro dei Lavori Pubblici, Giovanni Prandini, ha ideato un bacino d'utenza di 400 km, le regioni interessate sono quelle del Nord Italia: Liguria, Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana. Molti dei lavori previsti non hanno niente a che vedere con i festeggiamenti, lo dimostra il fatto che saranno ultimati soltanto nell'agosto del '92 quan-

do ormai le celebrazioni saranno concluse. Uno scandalo insomma, e a denunciarlo sono molti parlamentari dei più diversi orientamenti politici, nonché il Wwf che è stato il promotore della protesta. Una ventina di deputati (Dc, Psi, Pri, Pds, Sinistra Indipendente, Msi dn e gruppo federalista europeo) hanno firmato 50 interrogazioni parlamentari. Ieri, in una conferenza stampa a cui hanno partecipato Anna Donati (verdi), Fulco Pratesi (Wwf) e Antonio Cedema (Sinistra indipendente), è stata annunciata anche un'azione giudiziaria nei confronti di chi ha approvato i lavori. Ma come si è potuti arrivare a stravolgere il piano decennale della viabilità, accrescendo peraltro il già cospicuo deficit dello Stato? Sotto accusa sono le procedure per il fi-

nanziamento straordinario che permettono l'utilizzazione dell'Confederazione dei Servizi, un'organizzazione, secondo gli ambientalisti, assolutamente incontrollabile che è stato capace di approvare nel giro di pochi minuti piani complessi e delti al per centinaio, migliaia di miliardi. Tra le opere che dovrebbero essere «utili» all'Expo '92: la dogana di Segrate, la tangenziale di Crvma e quella di Fidenza, la completare di Lucca e il completamento della statale 38 dello Stekivo. «Sono lavori - ha detto Anna Donati - che solo un illusionista potrebbe far apparire legati alle Colombiane». In realtà, denunciano ambientalisti e deputati, lo strumento delle procedure amministrative consente di appaltare lavori per miliardi senza nessun controllo. Le commesse vengono affidate a trattativa privata ad un gruppo d'interesse scelto dalla Conferenza dei Servizi, senza nessun concorso pubblico. Così si finisce e per favore sempre le stesse ditte. Inoltre le spese sono sempre superiori al previsto, già si prevede un aumento medio del 30% del prezzo di appalto. I firmatari delle interrogazioni sostengono che le opere approvate sono in contrasto con la normativa italiana e comuni-

La giunta agrigentina si schiera a fianco degli abusivi Per la Valle dei Templi è guerra con la Regione

DAL NOSTRO INVIATO

FRANCESCO VITALE

AGRIGENTO. Il sindaco di Agrigento si schiera con gli abusivi della Valle dei Templi. Ed è guerra con il presidente della Regione Nicolosi che, pochi giorni fa, ha firmato il decreto del parco archeologico. Ma è guerra anche con il vice sindaco. E ora, addirittura, la guerra potrebbe anche avere dei risvolti giudiziari: Roberto Di Mauro, il capo della giunta agrigentina che appoggia gli abusivi, potrebbe essere incriminato per omissione di atti d'ufficio. Di Mauro è infatti «obbligato» a «controfirmare» il decreto Nicolosi che ha dato il via agli espropri per realizzare operativamente il parco archeologico. In questo duro braccio di ferro potrebbe inserirsi inoltre un provvedimento burocratico, e cioè l'invio di un commissario ad acta della Regione che vada a prendere il posto, nella gestione del «caso parco», del sindaco che si è ribellato a Nicolosi. Dietro tutta la vicenda c'è la grande rivolta degli abusivi agrigentini che hanno duramente contestato (anche in diretta tv) il presidente Nicolosi: sono migliaia gli agrigentini che chiedono la sanatoria completa delle proprie abitazioni. Anche quelle

che sorgono nel cuore della Valle dei Templi, la zona «A» dove vige il divieto assoluto di edificabilità. Il sindaco Di Mauro dunque non intende firmare gli ordini di esproprio nella Valle dei Templi, sono circa settocento i provvedimenti che erano pronti sul suo tavolo. Spiega Di Mauro, democristiano. «Ho bloccato tutto perché il decreto sulla perimetrazione del parco è illegittimo. Non è conforme al piano regolatore generale varato dal consiglio comunale, e che è già stato approvato dal comitato regionale urbanistico». E non è questo l'unico «colpo di mano» della giunta agrigentina. Gli amministratori della città, infatti, chiedono di congelare tutto per almeno un anno, in modo tale da poter presentare un loro «contropiano» che punti a restringere l'area da salvaguardare. Ma, come dicevamo, c'è chi la pensa diversamente: il vice sindaco, il socialista Piero Maccidomo, ha marciato il suo disaccordo con il sindaco inviando un fax alla prefettura per assicurare che gli espropri continueranno. E sulla giunta ha preso a spirare ana di crisi. E adesso? La giunta è in rot-

ta di collisione con Nicolosi, che invece ha già dato il via alle procedure di esproprio. Pochi giorni fa, in un vertice alla Regione, era stato chiarissimo: «I confini del parco non si toccano. Potrà esserci una sanatoria nelle fasce più esterne della Valle dei Templi...». Esattamente l'opposto di quanto adesso sostiene Roberto Di Mauro: «Noi vogliamo varare un piano nuovo che consenta una perimetrazione del parco con criteri meno rigidi». Chiederà perciò a scienziati ed esperti in modo tale da «ridisegnare i confini del parco, perché, pur tenendo conto della zona archeologica, vengano salvate tante case che sono lontane dal cuore della Valle dei Templi». L'ultimo atto di questa lunga guerra era cominciato una quindicina di giorni fa, quando Nicolosi firmò il decreto che stabilì i confini del parco. Un provvedimento arrivato dopo tanti anni di ritardo, con la Lega ambiente che aveva già presentato una denuncia per omissione di atti d'ufficio nei confronti di Nicolosi. Ma dopo l'iniziativa del presidente della Regione ecco scattare la durissima protesta degli abusivi, una vera e propria rivolta che adesso viene «appoggiata» dalla quasi totalità della giunta di Agrigento.