

A Mosca l'atteso dibattimento sulla validità dei decreti Eltsin In aula il segretario di Stato tra i testimoni anche Egor Ligaciov

Un ex deputato del partito chiama in causa l'ex presidente «Fatelo parlare davanti alla Corte» ma i giudici dicono: «Niente da fare»

«Gorbaciov sapeva tutto sul golpe»

Al processo il Pcus si difende accusando l'ex leader

Il «processo al Pcus» è cominciato con una pesante accusa a Gorbaciov. Un deputato, non iscritto, ha detto: «Sapeva del golpe e, prima di partire per la Crimea, rassicurò i collaboratori che tutto era in ordine». La minaccia, in aula, di una presa del potere con mezzi illegali. Il presidente della Corte gli ha tolto la parola. Respinta la richiesta di convocare Eltsin come testimone per interrogarlo sui decreti.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

SERGIO SERGI

MOSCA. Il «processo» al Pcus è cominciato ieri alle dieci in punto nella piccola aula della Corte Costituzionale al terzo piano del palazzo di via Kuibsheva, a duecento metri da Cremlino. Un palazzo supervisionato, presidiato da centinaia di miliziani che hanno tenuto lontano un piccolo gruppo di manifestanti che hanno gridato: «Giù le mani dal partito». Mikhail Gorbaciov ha assistito alla prima parte dell'udienza dal televisore della dacia perchè la «diretta» è durata solo due ore, sino al primo intervallo. Di conseguenza non ha potuto vedere in faccia il deputato Dmitri Stepanov, 54 anni, eletto nella regione montuosa dell'Altaj, uno dei trentasette parlamentari autori del ricorso contro i decreti anti-Pcus di Eltsin, mentre lo accusava di essere stato tra gli ispiratori del golpe d'agosto, nient'altro che una vittima. Anzi,

Stiamo per imporre lo stato d'emergenza». Ma anche i democratici hanno fatto un colpo di Stato e preso il potere illegalmente. Se falliamo con questo processo, non avremo che da usare gli stessi metodi per conquistare il potere. **Zorkin** (presidente): Non le permetto di usare quest'aula per appelli anticostituzionali. Le tolgo la parola. Si acciòndi.

Stepanov: Viviamo come ai tempi dello stalinismo. Al posto del segretario generale c'è Eltsin, e in provincia al posto dei primi segretari adesso ci sono i prefetti.

Zorkin: La prego si siedi. Sino ad allora era filata la parola e gli ha vietato di intervenire per l'intera durata del processo.

Stepanov: Il Comitato d'emergenza si era insediato e aveva un'autorità legittima sull'Urss. Il partito ha obbedito a questa autorità e, pertanto, non poteva essere bandito. Gorbaciov sapeva cosa c'era in programma. Si hanno informazioni secondo cui, prima di partire per Foros (la dacia in Crimea, ndr.) parlò ai suoi collaboratori. «Compagni, non preoccupatevi, tutto è a posto,

da un colpo di gong con l'invito di Zorkin a farsi avanti alla Corte con questa frase di rito: «Stimato presidente, stimati giudici». Solo uno ha rispettato la raccomandazione. Un particolare curioso: il presidente e i giurati, quando si è trattato di decidere su istanze delle parti, lo hanno fatto a microfoni aperti, allungandosi sulle sedie, storcendo i colli, esprimendosi a sforze. Così, almeno per tutto ieri.

Zorkin: Vi informo che la Corte ha già deciso di fare a meno della presenza di Gorbaciov. Lui è venuto nei nostri uffici e ci ha spiegato che non assisterà al processo.

Martenianov (accusa): Dovete chiedere anche il nostro parere.

Fedotov (difesa): Su questo siamo d'accordo.

Zorkin: La Corte ha già deciso. Non ci torna sopra. Il procedimento è del tutto valido.

Slobodkin (accusa): Vogliamo che venga Eltsin in aula. Come testimone. E' lui che ha firmato i decreti. Lo vogliamo interrogare.



Una manifestazione contro Eltsin a Mosca, in alto, l'Alta corte riunita per il «processo al Pcus»



ci deve astenersi dai giudizi politici sugli atti del presidente e non valuterà neppure l'opportunità o meno dei decreti emessi. Ne valuterà solo la costituzionalità. Lucin ha chiarito anche quale sarà l'approccio di fronte ai due ricorsi pendenti. Ve n'è uno che denuncia l'anticostituzionalità dei decreti di Eltsin, ed un altro (autore il deputato Rumianzev) che denuncia l'anticostituzionalità del Pcus in quanto partito. La Corte, ha detto Lucin, considererà il primo ricorso come «principale» ed il secondo come «concomitante». Gli uomini di Eltsin hanno difeso con disappunto questo modo di procedere. E si capisce. Infatti, nell'ipotesi di una sconfitta dei decreti di Eltsin, automaticamente il Pcus ridiventerebbe un partito costituzionale e il secondo ricorso è destinato a sparire.

anche dagli archivi segreti, che gli esperti di Eltsin hanno presentato.

Ivanov (avvocato Pcus): Non ne sapevamo nulla. Così mutano le regole del gioco, siamo impreparati. Il processo deve essere sospeso.

Zorkin: Non se ne parla. I documenti sono a vostra disposizione.

Fedotov: Avete avuto settant'anni di tempo per studiarli.

La discussione è entrata nel vivo con i primi interventi. Il Pcus era un partito oppure una struttura fusa nello Stato? Da questo interrogativo dipende gran parte della sentenza. E' stato fissato l'ordine per il turno al microfono: prima i deputati presentatori della mozione, poi gli uomini di Eltsin, poi i deputati della seconda mozione («Il Pcus è anticostituzionale»), infine Ivanov e Kupzov.

Zorkin (accusa): Non vogliamo l'impeachment di Eltsin ma rimediare al suo errore. Non c'è procuratore che, sinora, abbia trovato illegali gli atti del Pcus. Il bavaglio messo al partito è un segnale per tutti: presto scatterà la lotta contro i Soviet che creerà le premesse per l'estaurazione di un regime totalitario. Ricordate: è stato il Pcus ad avviare il pluralismo. In fondo è il padre di «Russia Democratica».

Vishniakov (accusa): Il partito era ad una svolta. Nel 1990 era già un partito parlamentare come gli altri. Volete infierire sul vecchio partito? Prego, vi diamo anche una mano.

Fedotov (difesa Eltsin): Non vogliamo il processo al Pcus, in un mese sarebbe impossibile. Non è facile fare una Norimberga.

Barbulis. Cerchiamo solo di ottenere una valutazione giudiziosa su quello che, per la maggioranza della gente, è del tutto chiaro. Ecco il compito della Corte.

Un accordo siglato a Parigi sembra aver indotto molti dei camionisti ad abbandonare la protesta che ha paralizzato il paese Anche ieri pesanti disagi e incidenti: un morto a Maubeuge sotto le ruote di un Tir e tre feriti in scontri con la polizia a Lione

Francia, il grande ingorgo si sta sciogliendo

Un accordo tra governo, padronato e sindacati dei trasporti ha introdotto ieri una novità nella durissima vertenza che oppone camionisti e pubbliche autorità. Una cinquantina di blocchi stradali è stata sgomberata, il più delle volte con rudi interventi della forza pubblica. Ieri sera ne rimanevano però un centinaio. Incidenti a Lione, tre camionisti feriti. Un morto a Maubeuge, sotto le ruote di un camion.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

GIANNI MARSILLI

PARIGI. Forse ci siamo, forse la svolta è arrivata e Pierre Bérégovoy può ricominciare a respirare. Il «forse» è d'obbligo, con una categoria che non si sente legata da alcuna appartenenza sindacale e che agisce e reagisce a gruppi di trenta, quaranta persone. Ma ieri gli avvenimenti sulle strade di Francia hanno preso un'altra piega. Nel corso della giornata almeno una cinquantina di posti di blocco sono stati sgomberati: alcuni con la forza dei blindati e il roletto dei manganelli, altri spontaneamente dagli stessi manifestanti. A Maubeuge un camionista è morto stroltrato da un automezzo: cercava di impedire ad un collega di abbandonare il blocco stradale. Vero è che in

parlamento europeo, deputati inglesi, tedeschi o olandesi hanno solennemente messo alla berlina la Francia come fosse una repubblicetta del centro America in preda alla guerra civile («Mitterrand ha aperto l'aeroporto di Sarajevo - ha tuonato un conservatore britannico - ma non è in grado di aprire le strade in Francia»). Ma è vero anche che al governo è riuscito finalmente di spostare il confronto dal ruidoso asfalto alle più ventilate stanze del ministero dei trasporti, dove tre ministri, i rappresentanti del padronato dei trasporti e i sindacati di categoria hanno firmato una sorta di protocollo di accordo nella notte tra lunedì e martedì.

Dopo quasi dieci ore di negoziato i camionisti francesi hanno così un nuovo statuto. I passi avanti non sono trascurabili: le ore di lavoro non passano al volante saranno retribuite all'85 per cento, anziché solo al 66 come accadeva finora; in caso di eccesso di velocità si valuterà la responsabilità del datore di lavoro e dei tempi di percorrenza da lui imposti; in caso di sospensione della patente il camionista avrà diritto ad un lavoro «sedentario» nella

stessa ditta, anziché esser licenziato seduta stante; il governo si è inoltre impegnato ad avviare corsi di formazione professionale. Il ministro dei Trasporti Jean Louis Bianco ha definito l'accordo senza precedenti. Perfino la Cgt ha parlato di «importanti passi avanti», salvo delegare «alla base» l'approvazione dell'accordo. Meno contenti i padroni, ai quali conveniva che la vertenza si concentrasse sulla spante a punti piuttosto che allargarsi alle condizioni di lavoro e salariali. Ragion per cui hanno indetto una sorta di serrata: che i camion restino nei garage, è stata la loro consegna. Quanto ai camionisti, nessuno - né padroni, né sindacati, né governo - si è azzardato a prevedere le reazioni. Nessuno infatti li rappresenta a sufficienza. Dalle autostrade sono venuti segnali contraddittori. Stanchezza e rinuncia ma anche rabbia come a Lione: hanno aperto i rubinetti di un'autocisterna, i gendarmi sono intervenuti e ne hanno mandati tre all'ospedale. E dunque lecito attendersi che già oggi, in un modo o nell'altro, la tromba di repressione, malgrado episodi di radicalizzazione. Quanto al ritorno alla

normalità, ci vorrà parecchio tempo per sciogliere tutti i nodi aggrovigliati in nove giorni di paralisi autostradale.

Il negoziato sindacale ha permesso ai francesi di scoprire quanto guadagnano e quanto lavorano i camionisti. Venti milioni l'anno per quelli che guidano camion tra le 11 e le 19 tonnellate, 22 milioni per i

conducenti dei bisonti fino a 40 tonnellate. Il codice del lavoro consente un massimo di 46 ore settimanali, ma la realtà è fatta di 50, 60 e anche 70 ore alla settimana in autostrada. Lo impongono padroni e padroncini, se lo impongono i camionisti proprietari del loro mezzo, lo impongono le necessità produttive. Soprattutto

il «just in time», quella norma economica per la quale nulla dev'essere stoccato, ma tutto costantemente in viaggio. Non a caso Francois Mitterrand aveva parlato nei giorni scorsi, riferendosi ai camionisti, di moderni schiavi della strada. Soltanto il 0,2 per cento delle società di trasporti conta più di 200 dipendenti: si può immaginare il livello della produzione sociale. Quanto ai livelli di qualificazione, per il 95 per cento della categoria si riducono al fatto di esser titolari della patente. Il risultato è che la media di incidenti mortali tra i camionisti è dieci volte superiore a quella nazionale. La patente a punti, nelle intenzioni del governo, serviva proprio a limitare i danni ai camionisti, e agli altri utenti della strada. Ma i principali interessati hanno reagito causando più danni di uno sciopero compatto dei piloti d'aviazione.

Si sono calmati, almeno per il momento, anche gli agricoltori della valle del Rodano. Hanno sospeso le manifestazioni contro i camionisti e il governo, ma minacciano azioni molto più dure se i loro prodotti non troveranno il modo di esser finalmente smerciati.



La polizia fronteggia i camionisti che bloccano l'autostrada Lilla-Parigi

A Strasburgo presentate decine di interrogazioni dei deputati europei

Il blocco francese allarma la Cee «E ora chi pagherà i danni?»

Il blocco stradale dei camionisti francesi ha messo in ginocchio anche i partner Cee. A cominciare dalla Spagna che lamenta la perdita di migliaia di turisti e il deperimento di tonnellate di merci. Ieri a Strasburgo decine di deputati del Parlamento europeo hanno presentato le loro interrogazioni: «Chi pagherà i danni? Sullo sfondo sempre la patente a punti: «È tempo di armonizzare le norme».

AUGUSTO PANCALDI

STRASBURGO. Era da prevedere, poiché la Francia è sempre stata, per via della sua collocazione geografica, un territorio obbligato di transito tra il sud e il nord, tra l'est e l'ovest del «Europa»: la paralisi della libera circolazione delle persone e delle merci, che ha colpito la Francia coi bloc-

late e tonnellate di prodotti ortofruttili destinati ai mercati europei. Costi un problema propriamente francese è diventato un problema europeo e ieri, a Strasburgo, decine di deputati del Parlamento europeo hanno posto alla Commissione esecutiva altrettanti interrogativi: chi pagherà per questi danni? È tollerabile che una categoria di lavoratori possa «prendere in ostaggio» migliaia di cittadini europei? E non è ora che questo conflitto venga affrontato anche su scala europea visto che il governo francese non è in grado (ma la situazione è in via di miglioramento) di tutelare l'ordine pub-

blico e la libertà dei singoli? Eccoci allora al nodo della questione: la patente a punti, già diversamente in uso in alcuni paesi europei (Inghilterra, Olanda, Germania), era più che mai necessaria in Francia dove si registra annualmente il più alto tasso di incidenti stradali mortali (circa diecimila morti lo scorso anno).

Ora, se è vero che la protezione della vita umana è un problema che riguarda tutti, perché non armonizzare le regole del gioco? Ne ha accennato per primo l'eurodeputato socialista ed ex ministro degli Esteri francese Claude Cheysson: troppi morti sul-

le strade, giusta dunque la patente a punti ma non dimentichiamo le condizioni di lavoro imposte ai camionisti. E l'on. Giacomo Porrazzini (Pds) è andato a fondo del problema. A parte gli interessi lesi in questi otto giorni di blocco delle strade, il problema va ben oltre il caso francese. La Comunità è in ritardo sui temi di armonizzazione

delle patenti di guida, sia sui provvedimenti sociali necessari a combattere il massacro sulle autostrade. I camionisti francesi - che non possono e non devono arrogarsi il diritto di paralizzare la Francia e l'Europa - hanno aperto le ostilità perché una patente a punti colpirebbe prima di tutto loro, costretti a percorrere

quindicimila chilometri al mese, a stare al volante 60 ore settimanali.

Le leggi della libera concorrenza, se non regolate da un codice, diventano selvagge e qui siamo in piena giungla. Di qui due necessità: raccomandare agli Stati membri l'adozione armonizzata del sistema a punti, fin qui diverso da paese a paese, e armonizzare sul piano sociale gli orari di lavoro della categoria nel rispetto dei principi della libera concorrenza.

La Commissione esecutiva, per bocca del vicepresidente Bangemann, s'è impegnata - meglio tardi che mai - ad affrontare questi problemi nella loro giusta dimensione europea.

Bombe su Sarajevo Entrano in azione anche i carri armati

A Sarajevo si spara ancora. Nel pomeriggio di ieri sono entrati in azione i carri armati che hanno colpito l'edificio della presidenza della Bosnia mentre granate di mortaio sono cadute nei dintorni dell'aeroporto. Un militare americano sarebbe rimasto ferito. Il fuoco dei cecchini ha impedito lo scambio di prigionieri. Nelle ultime 24 ore sono tredici i morti, quattro dei quali nella capitale bosniaca.

SARAJEVO. Bombardamenti, sparatorie, colpi di mortaio. Anche ieri Sarajevo ha vissuto una giornata di guerra. Una giornata drammatica scandita dalle cannonate dei carri armati che sono entrati in azione per la prima volta. La situazione è peggiorata con il passare del tempo, nonostante la mattinata avesse fatto bene sperare.

Mentre infatti si intensificavano all'aeroporto gli arrivi dei grossi apparecchi da trasporto con gli aiuti umanitari, le armi tacevano da diverse ore. Da quando, la notte scorsa, un intenso fuoco dei cecchini aveva sospeso lo scambio di prigionieri civili su un ponte della capitale bosniaca. Al luogo convenuto erano stati portati 52 ostaggi ma soltanto 21 sono stati liberati: l'operazione è stata interrotta quando colpi di mortaio sono cominciati a cadere in prossimità del ponte. Poco dopo è iniziata la guerra delle dichiarazioni: le due parti si sono rinfacciate la responsabilità di aver violato la tregua. Ma poi la calma si era ristabilita. Una calma precaria, però. Nel pomeriggio, infatti, improvvisamente, e senza una ragione apparente, sono entrati in azione i carri armati che hanno sparato contro l'edificio dove ha sede la presidenza della Repubblica bosniaca. Giornalisti presenti nell'hotel «Holiday Inn» hanno riferito che la maggior parte degli spari proveniva dalle aree a sud del fiume Miljacka, che divide la città. L'albergo sarebbe stato colpito più volte. Poco più tardi granate di mortaio hanno colpito la zona vicino all'aeroporto. In questa occasione pare sia stato ferito un militare americano, membro dell'equipaggio di un aereo da trasporto, che però è ripartito regolarmente.

Radio Bosnia ha segnalato colpi di mortaio su Dobrinja, nella parte nuova della città, attribuendo la responsabilità ai serbi, mentre emittenti serbe parlavano di attacchi croati contro zone da loro controllate. In serata denonazioni e intensi tiri di artiglieria hanno colpito la parte vecchia di Sarajevo, presidiata dalle forze bosniache. Sparatorie e cannoneggiamenti anche in altre zone della Bosnia. Negli scontri, sarebbero morte tredici persone, delle quali quattro a Sarajevo.

Il monito dei Sette grandi di un «intervento decisivo» se le milizie serbe continueranno a ostacolare le operazioni umanitarie, sembra perdersi nel clamore delle ripetute «scarasce» tra forze serbe e musulmane. E tuttavia, pur tra mille difficoltà, il fronte degli aiuti umanitari alla popolazione civile tiene. Peter Kessler, portavoce dell'ufficio dell'Alto commissario delle Nazioni unite per i profughi, ha operato ieri un primo bilancio della missione internazionale: da venerdì sono atterati all'aeroporto di Sarajevo 33 aerei carichi di viveri, medicinali e tende. Ma il dato forse più rilevante della giornata è di carattere politico e riguarda la proposta di «spartizione» della Bosnia rilanciata dal leader delle milizie serbe impegnate sul territorio bosniaco, Radovan Karadzic, ai croati che hanno appena proclamato un loro Stato in questa repubblica. La proposta, riferita dal quotidiano «Politika», potrebbe portare alla creazione di una confederazione fra croati ad ovest e serbi a nord-est, con i musulmani schiacciati al centro. E così, proprio mentre da Monaco i Sette lancia un appello a serbi e croati affinché rispettino l'integrità territoriale della Bosnia, si riaffaccia l'ipotesi di una spartizione fra Zagabria e Belgrado, che alcuni esperti di «cose jugoslave» avevano paventato fin dall'inizio della guerra civile. «I serbi vogliono il 70 per cento del paese e i croati il 30, così noi musulmani saremo lasciati a presidiare i confini», ha amaramente commentato Sabina Berberovic, figlia e portavoce del presidente bosniaco Alija Izetbegovic.