

All'inizio degli anni Ottanta per la costruzione della centrale nucleare erano occupati in seimila

Poi il crollo verticale I racconti di chi sta in «mobilità», un'uscita senza ritorno

«Un lavoro? Qui la speranza è finita»

Montalto, la crisi nera del cantiere più grande d'Europa

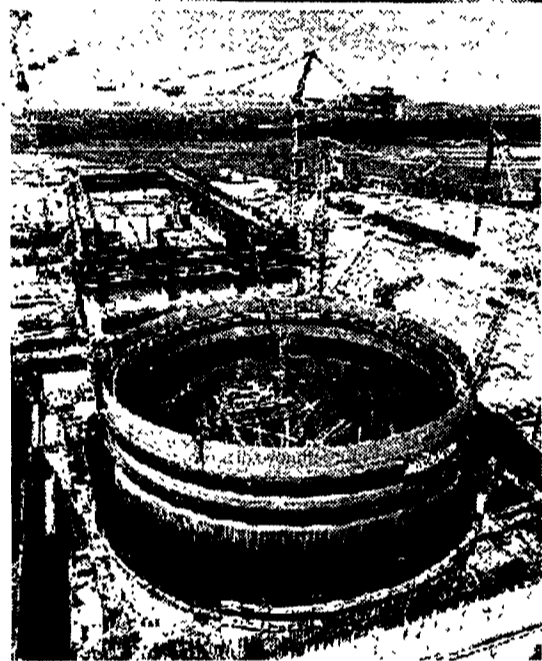
L'avventura di Montalto è quasi al capolinea. Il mostro di cemento e acciaio che sorge tra le dune della Maremma sta per essere completato e per i 400 edili che ci lavorano c'è solo l'anticamera del licenziamento. I piani dell'Enel parlano chiaro: entro luglio rimarranno in cantiere solo 250 operai. Per molti rimane il ricordo di tanti anni passati nel fango e sui ponteggi del cantiere più grande d'Europa.

SILVIO SERANOGLI

■ MONTALTO DI CASTRO. L'unica consolazione è la bambina appena nata. Adesso ho tutto il tempo per starle vicino. Amarezza, rabbia, impotenza: per Toni D'Ascenzi, carpentiere di 33 anni, il cantiere Enel di Pian dei Ganganì rimane un ricordo. Da gennaio è rimasto fuori dei cancelli della centrale. Per lui e altri 400 edili niente lavoro: c'è solo l'anticamera del licenziamento. Il mostro di cemento e acciaio che sorge tra le dune della Maremma sta per essere completato. I piani dell'Enel parlano chiaro: entro luglio rimarranno in cantiere soltanto 250 edili. «Il primo e unico lavoro per me è stata la centrale - ricorda D'Ascenzi -. Ho iniziato nel settembre dell'83, con il nucleare. C'era soltanto un'enorme buca. Montalto significava il primo impiego dopo il diploma di perito elettrotecnico e il servizio militare. Cinque anni buoni con la Ccn fino al blocco della costruzione della centrale nucleare. Poi la ripresa nel novembre del '90 e, da gennaio, la disoccupazione speciale. Ho avuto soltanto la liquidazione. L'ultima busta paga è di febbraio. Viviamo con i risparmi. In campagna c'è crisi nera. Al massimo possono tingere qualche appartamento».

Valentano, Arlena, Canino, Grotte di Castro, Monteromano, Montalto: in questi paesi di dura campagna di tuffi è ormai passata la stagione del lavoro sicuro. Per molti rimane il ricordo di tanti anni passati nel fango e sui ponteggi del cantiere più grande d'Europa. Seimila operai durante la costruzione della centrale nucleare, ora Montalto ha ridotto la forza lavoro a 2.600 unità. Un taglio previsto dai piani aziendali. Una uscita senza ritorno dal mondo del lavoro, per carpentieri, ferraio e meccanici dell'Alto Lazio. «Qui chiude una

La centrale, ex nucleare, di Montalto di Castro



della base. È il responsabile della cellula del Pds. Si parla di sprechi per milioni, di mazzette miliardarie, di rate da pagare a fine mese e di sicurezza sull'impalcatura vicino alla banchetta dell'Unità, sistemata sotto i ponteggi dei gruppi termoelettrici in costruzione. Dice Marino Ullacci, 37 anni, metalmeccanico della Bellelli: «Ci sono abituato a fare le valigie,

a cambiare casa e scuola ai figli. Ho fatto le centrali di Torre Valdaliga a Civitavecchia, Sermede, Borgo Savolino, sono stato in Arabia. Ma dove finiscono gli altri compagni di lavoro? In campagna? In centri per gli appalti sono bloccati. Fuori dei cancelli c'è solo crisi. Qui è rimasta la rabbia. Non ci si può rassegnare a perdere il lavoro».

Per 500 cassintegrati la beffa di dover restituire i soldi

■ MONTALTO DI CASTRO. Una storia travagliata per il più grande cantiere d'Europa. I lavori iniziano nella pianata di Pian dei Ganganì nell'81. Il progetto prevede la costruzione di una centrale nucleare con due gruppi della potenza complessiva di 2.000 megawatt. Prende forma fra le dune di sabbia l'enorme cilindro di cemento, ma rimane incompiuto il referendum del «dopo-Chernobyl» dice il nucleare di Montalto. Seimila lavoratori, 13 mila miliardi spesi, e l'economia dell'Alto Lazio che trova finalmente respiro alla sua eterna crisi: si cambia pagina. Dall'8 agosto dell'88 scatta per tutti i lavoratori la cassa integrazione. Il discorso si riapre con la riconversione dell'impalcatura. Ma la vecchia struttura è da buttare. L'Enel fa partire il progetto per una centrale a policombustibile con quattro gruppi da 600 megawatt ciascuno e otto turbogas da 100: 3.300 megawatt complessivi secondo il decreto del 13 marzo del '92. Solo una parte dei cassintegrati rientra nel nuovo cantiere. Si passa dai 6.000 del nucleare ad un massimo di 2.600 a fine '92, con 97 imprese impegnate.

A gennaio '93 partono i licenziamenti nel settore edile. I lavoratori bloccano i cancelli del cantiere. Quattrocento edili ottengono la disoccupazione speciale: 15 mesi ad un milione, prima del licenziamento. Non c'è via d'uscita. Sono bloccati i progetti stradali della Provincia di Viterbo, non parte la costruzione del nuovo porto di Civitavecchia. E nel comprensorio ci sono già 24.000 disoccupati. In centrale il lavoro è

agli sgoccioli. Solo per 1.600 metalmeccanici ci sono ancora due anni di lavoro. L'Enel prevede l'entrata in esercizio del primo gruppo nell'inverno del '94 e per il '96 la chiusura del cantiere. Rimangono ancora aperte due possibilità per l'occupazione: la costruzione dell'oleodotto di 36 chilometri che dovrà portare l'olio combustibile dal parco-natura Enel di Civitavecchia alla centrale di Montalto; la costruzione del Gnl, l'impianto di rigassificazione, bloccato per la verifica in corso sull'impatto ambientale. Intanto Montalto subisce gli scossoni delle dichiarazioni dell'ex ministro Ripa di Meana sul rischio sismico, e paga il prezzo di Tangentopoli. La nuova normativa sugli appalti ha rallentato le assegnazioni di nuovi lavori all'interno del cantiere: 400 metalmeccanici rischiano la cassa integrazione. E in questi giorni è scoppiato il caso di 500 metalmeccanici cassintegrati dal marzo '92, per i quali il Cipi non ha rinnovato la copertura economica. Per loro c'è il rischio di dover restituire i soldi alle ditte di appartenenza. «La magistratura sta accertando miliardi di tangenti sui lavori, e gli operai dovrebbero restituire la retribuzione percepita sull'impegno specifico del ministro del Lavoro. È una logica assurda, da combattere. Qui non c'è nessun rischio per l'ordine pubblico, come vuol far intendere il ministro dell'Interno. A Montalto hanno rischiato e continuano a pagare solo gli operai», commenta il segretario di Federazione del Pds di Viterbo, Antonio Capaldi.

□ S. Se.



Al Museo Barracco tra sfingi nere e opere di Fidia

IVANA DELLA PORTELLA

■ In quella via, legata al nome dei fabbricanti e venditori di bauli (baullari) del nono Parione, sorge un piccolo edificio dalle linee armoniose e severe, conforme alla migliore tradizione rinascimentale di stampo fiorentino. L'aveva voluto Tommaso le Roy (1513), alto prelato della corte pontificia, per farne la sua abitazione secondo il gusto allora prevalente. In buoni rapporti con i reali di Francia, egli aveva permesso che si giungesse al concordato tra Leone X e Francesco I. Per questa sua seconda azione diplomatica, il re gli aveva concesso di inserire nella stemma i rigli di Niccolò. Questi, in compagnia degli eremellini di Bretagna (patria del Le Roy), ritorna la decorazione delle fasce marcapiano del palazzo, ma vennero poi confusi con quelli del Farnese determinando, per il raffinato palazzetto, l'erroneo nome tutt'ora in uso di «Piccola Farnesina».

Il blocco compatto del primordiale e la struttura architettonica delle finestre, ricalcano le orme del vicino palazzo Farnese tanto da ritenere autore, anche in questo caso, Antonio da Sangallo, il Gigliavere. Non si tratta, di un'opera grave ed austera, come per la gran parte delle sue realizzazioni, ma di un'elegante edificio che si impone sullo spazio circostante non per ostentazione e forza ma per grazia e armonia di linee.

Esso ospita al suo interno una raccolta piccola ma preziosa - quella del Museo Barracco - fatta di pezzi talora unici e rari, che riflettono il gusto utile e appassionato del barone Giovanni Barracco. Nobile e raffinato, egli poté, grazie alla sua ricchezza e alla fruttuosa consulenza di esperti come Helbig e Pollak riunire, in breve tempo, una collezione privata tra le più importanti del mondo in grado di offrire una

rassegna completa della storia ed evoluzione della scultura dalle origini alla fine del mondo antico. Opere egizie, assire, etrusche, greche e romane ornano quelle sale offrendo l'opportunità di vagliare a breve distanza influssi e stili delle più antiche civiltà del Mediterraneo. La sala dedicata alle opere egizie raccoglie le stesche calcarea di Nofer, un importante rilievo funerario della IV dinastia, proveniente da una mastaba del cimitero di Giza, considerata la più antica scultura egizia presente a Roma. Una misteriosa sfinge in granito nero, databile al Nuovo Regno, proveniente dall'Egitto, Campo Marzio, raro esempio di sfinge femminile attribuita ad una regina. Una curiosa clessidra di epoca tolemaica, due sarcofagi mummiformi e l'elegante e regale testa di Ramses II.

L'arte greca assorbe il maggior numero di sale documentando, con frammenti ed esemplari di grande efficacia essenziale e il rigore dell'età arcaica e severa come pure le grandi personalità dell'età classica. Mirone è degnamente rappresentato con la bellissima testa del Marsia e un braccio del «Discobolo». Fidia è rappresentata con la mirabile testa di Apollo (tipo Cassel), la testa di Ares e quella di Afrodite. Policlete emerge con il suo «anonimo» Donorlo e il possente Eracle. Non mancano Prassitele e Lisippo in questo ventaglio panoramico limitato ma qualitativamente elevato dell'arte greca. Una rassegna che tiene conto pure della scultura romana, senza disdegnare brevi accenni all'arte cristiana, alla cicladica, alla micenea, all'etrusca e alla palmyrena: un vero e proprio viaggio nel variegato territorio della produzione plastica dei grandi popoli del bacino mediterraneo.

Appuntamento, sabato ore 10.30, davanti all'ingresso del Museo in via dei Baullari.



In mare da oggi le regate della «One ton», sfida velica tra gli skipper di Coppa America La gara di fronte al nuovissimo porto turistico sugli scogli del km 67 della via Aurelia

Traiano col vento in poppa 2000 anni dopo

Da San Diego a Riva di Traiano: gli skipper della America's Cup, dal californiano Paul Cayard a Tommaso Chieffi, dal neozelandese Rod Davis al francese Marc Bouet, sono approdati nel più nuovo dei porticcioli del mar Tirreno per i tre giorni delle regate «One ton» e per il varo di un nuovo prototipo da match race. Per questa «cittadella sul mare» da sessanta miliardi è l'era della scollatura sportiva.

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO CESARATTO

■ RIVA DI TRAIANO. Una scommessa sul mare, di quelle tante promesse naufragano nella burocrazia, ma questa volta riuscita. È il porto turistico Riva di Traiano, il più grande del Tirreno, probabilmente d'Italia, sorto in pochi anni alle porte di Civitavecchia, su quella che era una nuda scogliera sotto la via Aurelia, e a pochi chilometri dalle Terme Taurine, le predilette dello stesso Traiano, imperatore di grandi opere pubbliche, fori, terme, mercati e, naturalmente, porti. Porti mercantili, quelli di allora, da «porto» quello «inventato» al km 67 dell'Aurelia e che di Traiano non ha ereditato soltanto il nome ma anche lo stile ripreso da Centum cellae, l'antica darsena di Civitavecchia con i suoi «cento» magazzini a volta.

Una scommessa imprenditoriale altrettanto riuscita in un panorama, quello nazionale, nel quale la questione «portic-



Il porto di Riva di Traiano. A destra la barca Q8 di Paul Cayard, skipper del Moro (foto Alberto Paic)

cioli turistici» è sempre stata, ed è ancora, una delle tante promesse fatte agli amatori dell'andare per mare, delle regate, della pesca sportiva e dell'industria navale. Riva di Traiano è anche questo e oggi, a sette anni dalla concessione demaniale, celebra i suoi successi (700 posti barca occupati su 1182, i cantieri d'alghe che lavorano a pieno ritmo, il circolo nautico da inaugurare), con una gara velica onorata dai più bei nomi dello skipperaggio mondiale: Paul Cayard, Tommaso Chieffi, Rod Davis, Marc Bouet, sono passati dalle sfide di Coppa America a quelle di questa prima tappa del campionato mondiale One on, quello dominato l'anno scorso dalla barca napoletana Brava Q8.

Tre giorni di regate che sono un po' il battesimo della vocazione sportiva del porticciolo, il primo, vero, collaudo internazionale delle sue strutture. E un'idea in più: domani, da uno dei moli, sarà varata la barca erede del fascino agonistico di Coppa America. Un «11 metri» per le regate match race, la formula testa-a-testa diventata famosa col Moro di Venezia, con America cube, con New Zealand. E sulla penisola di cemento, «costruita rispettando l'ambiente e il paesaggio» precisa il comandante del porto, Massimo De Notti,

non si parla d'altro. Le gare in mare aperto, in un braccio d'acqua sempre battuto dai venti, spesso spazzato dalle onde a forza sette, sono un obiettivo in più raggiunto da quella pattuglia di piccoli imprenditori, proprietari di barche, ex pendolari del week end marittimo a Cala Galera o a Nettuno, che nel non lontano 1980 si è messa in testa di trasformare questa impervia scogliera in un accogliente riparo per yacht e marinai.

15 ettari di battaglia, di mare e roccia, trasformati in frangiflutti, dighe, torre d'avvistamento, approdi, servizi a bordo e a terra, parcheggi, ristorante e minimarket. Una vera cittadella che oggi vale sessanta miliardi e che guarda ormai con ottimismo al futuro dopo aver superato i molti ostacoli delle autorizzazioni ufficiali e l'opposizione degli ambientalisti del litorale. Insidie burocratiche e strategiche quindi, ma superate. «È cemento funzionale al mare», sostiene chi a Riva di Traiano, in maggioranza romani, ma c'è anche chi viene dalla Toscana, ha scelto di omaggiare qui la sua barca, sempre che non sia più lunga di 27 metri, il massimo che il porticciolo può accogliere. E sono d'accordo i pescatori d'altura che in questa stagione

vanno a caccia di tonni e ricciole, gli amanti della fotografia subacquea o della pesca sportiva, ami e lenze, che si danno appuntamento sul gommone o sui ketch di un amico per qualche escursione a Giannutri, al Giglio o all'Argentario. Non sono invece d'accordo, ma si sono ritirati dalla contesa, i «verdi» che hanno lottato invano per difendere il tratto di scogliera dalle mine che l'hanno spianata, per salvare la vista del mare dall'Aurelia e per impedire l'estinzione dei molluschi che in questi tratti d'acqua bassa e pietre hanno il loro secolare habitat.

Me se il cemento è arrivato insieme alle barche e ha rubato un po' di spazio al mare, i molluschi ritroveranno presto una «casa». Un esperto norvegese ha assicurato che non spariranno da quest'area tirrenica che, tra l'altro, è una delle meno inquinate d'Italia, sia per le correnti che la spazzano che per l'assenza di grossi scarichi industriali. E la «voglia di mare», attrezzata e tecnicizzata, avuta la meglio su alghe, scogli e mitili, da oggi si propone anche come «polo agonistico» della vela. Si inizia con la Rothmans Mediterranean One Ton Championship, una delle sfide veliche più antiche, si continuerà con i match races, le regate più giovani.