

Inaugurato il primo cantiere per l'Alta velocità
«Tecnicamente più difficile del canale sotto la manica»

Firenze-Bologna a trecento all'ora

Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando ha inaugurato ieri nel Mugello il primo cantiere per l'Alta velocità ferroviaria nella tratta Firenze-Bologna. «In dieci anni - ha detto - dobbiamo passare dal 10 al 20% delle merci trasportate su rotaia. È questa la vera sfida ambientalista». Secondo l'amministratore delegato delle Ferrovie, Necci, questa tratta è tecnicamente più difficile della realizzazione del canale sotto la Manica. Le preoccupazioni per la sicurezza dei cantieri.



DALLA NOSTRA REDAZIONE

SUSANNA CRESSATI

■ FIRENZE. Per una volta il ministro dei Trasporti Claudio Burlando ha dovuto cambiare abitudini. Invece che con la solita bottiglia di champagne ha «varato» ieri poco dopo mezzogiorno la tratta Firenze-Bologna dell'Alta velocità con una firma tracciata, insieme al presidente della Regione Toscana Vannino Chiti, sul cemento fresco. E così anche la più discussa, difficile e imponente opera pubblica dell'Italia centrale, dopo il valico autostradale dell'Appennino, comincia il suo percorso operativo, tra i festeggiamenti delle autorità invitate all'apertura del primo cantiere, quello in territorio di Vaglia nel Mugello, e le contestazioni, per altri civili, di uno sparuto gruppo di ambientalisti dei comitati locali contro l'Alta velocità.

L'inaugurazione

«Non c'è risanamento senza sviluppo - dice il ministro - e la rete infrastrutturale è una condizione in sé di sviluppo. La più grande sfida ambientalista che noi possiamo affrontare è quella di spostare il traffico delle persone e delle merci dalla gomma alla rotaia, passando dall'attuale 10 al 20 e più per cento».

Ma il progetto non ha dovuto fronteggiare solo le obiezioni ambientaliste. In discussione sono anche le risorse ingenti che una simile opera è destinata ad assorbire, non meno di quarantamila miliardi per tutte le tratte previste, comprese la Milano-Genova e la Milano-Venezia.

Questa, dice Burlando, «è un'opera che rende se realizzata rapidamente, che diventa redditizia in funzione della gestione delle tratte». Non c'è scritto sul cartello del cantiere di Vaglia, ma è previsto

che i lavori siano completati entro il 2002. «Le altre tratte previste - dice il ministro - facciamo in ombra a questa. È l'effetto sistema che conta». Ed eventuali prolungamenti? «Non mi sembra giusto aggiungere ancora. Non lo dico contro il Mezzogiorno. Concludiamo le opere previste e nello stesso tempo concentriamo anno per anno le risorse della finanziaria sulle ferrovie ordinarie».

Fuori dal grande tendone bianco dove sono raccolte le autorità il gruppetto degli ambientalisti con lo striscione «È il supertrono il mostro di Firenze» non ha nemmeno fiato per rumoreggiare. Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Ferrovie e presidente della Tav, arriva perfino a ringraziarli perché, dice, «mi hanno fatto riflettere». Ma Necci ne ha anche altre di riflessioni da fare, mentre nel Mugello si scavano i cominciano a scaldare i motori. «Nel 1990 - dice - l'Alta velocità era il sogno irrealistico di collegarci all'Europa, uno "spezzatino" di disegni diversi, senza finanziamenti e senza le necessarie condizioni imprenditoriali per realizzarlo». E adesso? «Adesso abbiamo costruito il primo modello di intervento privato per la realizzazione di un'opera pubblica, stiamo per iniziare un'opera tecnicamente più complessa del canale sotto la Manica e per convertire 2.000 chilometri di ferrovia al servizio del traffico metropolitano. Perché l'Europa ci avrebbe affidato il Frejus e il Brennero se non fosse convinta della credibilità del nostro progetto?».

I discorsi ufficiali inanellano dati e cifre: la tratta è lunga 67 chilometri di cui 62 in galleria, per le strade del Mugello dovranno transitare camion carichi di 9 milioni e mezzo di

metri cubi di terra scavata, di 5 milioni di materiali inerti. Lavoro per 11.000 persone, tra cantieri e indotto. Nel tunnel infinito passerà, dal primo gennaio del 2003, un treno ogni cinque minuti, uno ogni due minuti e mezzo nelle ore di punta, convogli lanciati a 300 chilometri all'ora.

Regione soddisfatta

«Abbiamo pedalato in salita - dice il presidente della Regione Toscana Vannino Chiti - ma ora questa opera può aiutare il paese a ritrovare la fiducia in se stesso». E cita, tra tutti gli accordi di contorno, quello che riguarda l'osservatorio ambientale incaricato di un monitoraggio permanente. Franco Carraro, presidente della ditta capofila del consorzio Cavet, promette il rispetto dei tempi e della qualità del lavoro stabilita nei contratti, dialogo con le organizzazioni sindacali sul problema della sicurezza.

Il «nodo» sicurezza

Ma questo è ancora un nodo dolente. Non solo gli ambientalisti lo sottolineano: un gruppo di consiglieri regionali di Toscana democratica è già uscito allo scoperto con una interrogazione alla giunta. Legambiente accusa la Tav di non avere ancora presentato la valutazione di rischio dei cantieri, importante, dice l'associazione, per verificare le condizioni di lavoro e quindi di sicurezza.

I responsabili Cavet replicano citando il sistema di interventi in sicurezza entro 20 minuti da un eventuale incidente. Ma è un po' poco. La storia delle grandi opere pubbliche è costellata di vittime. Un prezzo che in molti si ostinano a non considerare inevitabile.



Mini-jet, Europa batte Stati Uniti Cina e Singapore scelgono «Air»

Piccoli jet: Europa batte Stati Uniti. Cina e Singapore hanno infatti scelto il consorzio italo-franco-inglese Air per la realizzazione congiunta di una nuova famiglia di aerei commerciali a reazione nella fascia dei cento posti. Per ora siamo solo alla lettera di intenti, ma per il gruppo europeo si tratta già di un successo di tutto rispetto. Sia perché i mercati asiatici sono quelli che nei prossimi anni registreranno il maggior tasso mondiale di sviluppo nel trasporto aereo; sia perché in questa corsa verso gli uomini dell'Air sono riusciti a battere colossi statunitensi del calibro di Mc Donnell, messo fuori corsa già da tempo, per poi superare, proprio sul filo di lana, il gigante di Seattle, la Boeing. La lettera d'intenti è stata firmata ieri da Avic (Aviation Industries of China), Singapore Technologies e Aia (Aereo international Asia), la sigla dietro cui si presenta in Asia il consorzio europeo cui hanno dato vita l'italiana Alenia, la francese Aérospatiale e l'inglese British Aerospace. Ora la trattativa entrerà nel vivo per mettere a punto i dettagli della negoziazione contrattuale tra i partner. Ci si propone di avviare il progetto già entro la fine dell'anno. Con il lancio di un proprio cento posti a reazione che con tutta probabilità verrà in buona parte costruito in Asia, Air intende rispondere alla minaccia dei concorrenti americani, presenti nella gamma dei «rejoiner» con modelli derivati dai velivoli maggiori. Tuttavia, si fa notare, ai prodotti statunitensi gli europei si preparano a contrapporre «una macchina completamente nuova le cui innovazioni tecnologiche si tradurranno in minori costi operativi». Per avere un'idea della posta in gioco, basti pensare che per il mercato di destinazione del nuovo jet (che verrà costruito in tre versioni) si prevedono nei prossimi 20 anni consegne per 3.500 velivoli: circa 175 unità all'anno. Entità di tutto rilievo in un mondo come quello dell'aviazione dove a un piccolo numero corrisponde una grande cifra.

□ G.C.

Fiat: arriva il premio per il '96

Contratto metalmeccanici, finisce in nulla un vertice «segreto» tra le controparti

■ MILANO. È stato definito per i lavoratori del gruppo Fiat il premio di risultato '96, collegato con il bilancio della società. L'entità del premio, in base all'accordo sull'integrativo aziendale del marzo scorso, è stata comunicata ieri dall'azienda ai rappresentanti di Fiom, Fim, Uilm e Fismic nazionali nel corso di un incontro convocato all'Unione industriale di Torino.

Su base annua, il premio di risultato varierà tra i due milioni e 256 e i due milioni e 993mila lire lorde. In particolare, i dipendenti inquadrati dalla prima alla quarta categoria avranno due milioni e 256mila lire. Di queste, 496mila verranno erogate con lo stipendio di luglio. Due milioni e 414mila lire andranno ai dipendenti di quinta categoria (588mila lire a luglio). Due milioni e 933mila lire (691mila e 885mila, rispettivamente, a luglio) andranno invece a quelli di quinta s-sesta e settima categoria.

In attesa che, col '97, entri in gioco anche l'indice di qualità, il premio di risultato è stato determinato da Ppg (premio di performance di gruppo) e Roi (ritorno degli investimenti).

La comunicazione dell'azienda non soddisfa però pienamente il sindacato. «Abbiamo preso atto dei dati - afferma il numero della Fiom nazionale, Cesare Damiano - . Era la prima verifica del funzionamento del nuovo meccanismo che an-

drà a regime nel '97 e questa verifica ci dice che l'aumento medio sarà di 827mila lire, 23mila in meno rispetto al risultato atteso che doveva essere di 850mila lire. Questo scarto, pur essendo modesto, indica in modo evidente che vi sono stati dei risultati aziendali inferiori alle previsioni e ciò desta qualche preoccupazione per il futuro».

Di «brontolio» dell'accordo e di aumento in linea con le previsioni parla invece il coordinatore nazionale della Fim, Cosmano Spagnolo.

Intanto, in vista dell'incontro odierno per il rinnovo della parte salariale del contratto dei metalmeccanici, i vertici di Cgil, Cisl, Uil, Fiom, Fim, Uilm, Fedemeccanica e Confindustria (erano presenti con gli altri, Sergio Cofferati, Sergio D'Antoni, Pietro Larizza e il numero due di viale dell'Astronomia, Carlo Callieri) si sono incontrati nella sede di Federmeccanica di piazza Juárez per una colazione di lavoro. Obiettivo, sbloccare la difficile vertenza.

Da quanto si è appreso però, dopo due ore di faccia a faccia, le posizioni sarebbero rimaste invariate. Unica nota positiva, la volontà dichiarata da tutti di giungere ad un accordo entro il mese di luglio. «Quel che conta, comunque - sottolinea alla Fiom - è l'incontro di domani (oggi per chi legge, ndr) tra le parti titolari del contratto».

□ A.F.

Le compagnie e i compagni della Flai-Cgil nazionale esprimono profondo cordoglio per l'improvvisa scomparsa del caro compagno

CARLO BELLINA
che ha dedicato la sua vita agli ideali democratici ed agli interessi di tutti i lavoratori e si stringono in un forte e caloroso abbraccio alla compagna Donatella Turtura e alla sua famiglia.
Roma 11 luglio 1996

Gianfranco Benzi, Marcello Tocco, Elisa Castellano, Enzo Lacorte, Silvano Silvani, Laura Martini, Antonio Carbone, partecipano commossi alla grave perdita del caro compagno
CARLO BELLINA
e si stringono in un forte abbraccio alla sua compagna Donatella.
Roma, 11 luglio 1996

Maria e Luigi Tammonè ti sono vicini con tanto affetto per la perdita del caro
CARLO BELLINA
Roma, 11 luglio 1996

Lilli e Sergio Cecchini e Ivo Costantini, dolosamente colpiti dalla improvvisa scomparsa di
CARLO BELLINA
ne ricordano le grandi doti umane e sono affettuosamente vicini a Donatella.
Roma, 11 luglio 1996

Cara Donatella le compagnie di «Pari e dispari» ti sono vicine in questo doloroso momento e ricordano con affetto il compagno
CARLO BELLINA
Milano, 11 luglio 1996

Le compagnie e i compagni della Sezione Filippetti annunciano la scomparsa del compagno
PIETRO BONOMO (Piero)
e si stringono con affetto a Maria in questo triste momento.
Roma, 11 luglio 1996

L'Unità di base del Pds Montecosaro ricorda sempre il compagno
PIETRO BONOMO
scomparso prematuramente ed abbraccia forte la moglie Maria in questo momento così tragico.
Roma, 11 luglio 1996

Vanda Azara ricorderà sempre
PIETRO
la sua disponibilità, l'impegno profuso nel Pci prima e nella sinistra poi ed abbraccia forte Maria.
Roma, 11 luglio 1996

Luigi e Marco Timarco si stringono a Maria dopo aver appreso la notizia della prematura scomparsa del caro
PIETRO (Piero)
prematamente scomparso.
Roma 11 luglio 1996

Marco Palumbo, Anna Candali e famiglia, Luciana Alessi, Misa Anita, Anna Selvaggi, ricorderanno sempre
PIETRO
Roma, 11 luglio 1996

DANTE PADOAN
ci ha improvvisamente e immaturamente lasciati due anni fa. I figli Barbara, Germana e Stefano e i compagni del gruppo Teatro essere lo ricordano a quanti lo amaron ed ebbero modo di apprezzare l'intelligenza, l'umanità, la carica di simpatia e la forza coinvolgente della sua militanza politica e sindacale.
Roma, 11 luglio 1996

Oggi al XXXIII mese e a mille e trecento e sei giorni dalla sottrazione di
MARINKA
a questo inspiegabile mondo, chiedono aiuto agli amici compagni comunisti: il dolore non è «ideologico», non è «falso-coscienza» ma è «la questione della specie politica che siamo». Rispondiamoci: Aiutiamoci a pensare o ripensare il dolore, anche dopo le rivoluzioni e le derive. Anche nei nomi di Marinka Dallos.
Roma, 11 luglio 1996

La famiglia Piazzi sentitamente ringrazia quanti hanno partecipato al suo dolore per la scomparsa di
GIUSEPPE PIAZZI
Sesto San Giovanni, 11 luglio 1996

Profondamente commosso Ennio Elena ricorda con affetto e rimpianto la cara amica splendida compagna di lavoro
CRISTINA GARATTONI
Milano, 11 luglio 1996

ARCI CACCIA: Direzione Nazionale
Largo Nino Franchellucci, 65 - Roma (00155)
Tel. 06/4067413 - Fax 06/40800345 oppure 06/4067996

Regione Emilia-Romagna
AZIENDA UNITÀ SANITARIA LOCALE DI MODENA
AZIENDA OSPEDALIERA DI MODENA

ESTRATTO DI AVVISO DI GARA
Le Aziende suddette indicano con procedura d'urgenza licitazione privata per la fornitura di stimolatori cardiaci e cateteri per elettrostimolazione.
Importo presunto annuo L. 3.000.000.000 Iva esclusa.
Il presente avviso è stato inviato per la pubblicazione alla Gazzetta Ufficiale della Repubblica in data 27 giugno 1996 ed a quella delle Comunità Europee in data 25 giugno 1996.
Il termine per la presentazione delle domande di partecipazione alla gara è previsto per le ore 12 del 22 luglio 1996.
Per ulteriori informazioni e per il ritiro del bando di gara gli interessati possono rivolgersi al Settore Approvvigionamenti, via San Giovanni del Cantone, 23 - 41100 Modena - Tel. 059/435902.

PER I DIRETTORI GENERALI
Il Provveditore: dr. Ennio Vandellic

COMUNE DI REGGIO EMILIA
SETTORE EDILIZIA PUBBLICA

AVVISO DI GARA
Licitazione privata per l'appalto dei lavori di ristrutturazione dell'immobile comunale di Via Emilia S. Pietro n. 23 - Ex Tribunale - 1° lotto - 1° stralcio - Opere murarie ed affini.
Importo a base d'asta L. 1.504.618.408.
Aggiudicazione mediante il criterio del massimo ribasso sull'elenco prezzi con esclusione automatica delle offerte anomale.
Le richieste di invito dovranno pervenire entro le ore 12 del 29 luglio 1996 al Comune di Reggio Emilia - Settore Edilizia Pubblica - Piazza Prampolini n. 1 - Reggio Emilia.
Il Bando integrale potrà essere ritirato presso questo Ente.
IL DIRIGENTE AMMINISTRATIVO
dott. Paolo Bonacini

COMUNE DI CASTELFIORENTINO
Provincia di FIRENZE
P.zza del Popolo, 1 - Tel. 0571/61996 - Fax 0571/62355

SI RENDE NOTO
che in data 10-7-96, all'Albo Pretorio Comunale e sul Bollettino Ufficiale Regione Toscana n. 37, è stato pubblicato il Bando di gara d'appalto del servizio di refezione scolastica per il triennio 1996/97 - 1997/98 - 1998/99.
Totale importo presunto L. 1.476.000.000 Iva compresa.
L'avviso ed il capitolato d'appalto potranno essere trasmessi per fax previo pagamento di L. 11.000 sul c/c postale n. 25620501 intestato al Comune di Castelfiorentino Servizio di Tesoreria.
Le ditte interessate dovranno presentare le richieste entro e non oltre le ore 12 del 25-7-96.
IL SERETARIO COMUNALE
Cenci
IL SINDACO
Regini

Un «cartello» tra le assicurazioni fa alzare le tariffe?

Bersani: sulle Rc-auto indagini l'Antitrust

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA. Il comparto delle assicurazioni in Italia ha bisogno di un forte scossone. Il ministro dell'Industria, Pierluigi Bersani, nel corso dell'audizione alla commissione Finanze della Camera sulla politica assicurativa ha detto che «c'è ancora molta strada da percorrere. C'è da fare un salto di qualità, rispetto ad un passato che ha visto rendite di posizione. Ora si guarda al futuro e a soglie inedite di competitività e nuovi bisogni».

Assicurazioni sotto esame

Bersani ha tuttavia assicurato che il governo, e in particolare il suo dicastero, farà la sua parte. È infatti in corso di elaborazione un testo unico sulle assicurazioni, anche se ha precisato che si tratta di un lavoro molto complesso, vista la stratificazione delle norme rispetto al testo del 1959. C'è poi da sciogliere il nodo della sostituzione al vertice dell'Isvap di Giorgio Sangioianni, che la scorsa settimana si è dimesso dall'incarico. «È un mio impegno provvedere con ponderazione, ma anche con la massima rapidità - ha detto Bersani - a reintegrare la funzione e portare una proposta di nomina al Consiglio dei ministri».

In particolare, per il ministro, è il rincaro delle tariffe Rc-auto che merita di «essere approfondito e indagato». Bersani ha osservato che nel settore ci sono almeno tre aspetti da affrontare: «L'innovazione, la debo-

lezza strutturale e le politiche di convergenza tra le compagnie che è un profilo da approfondire». Il ministro ha annunciato di aver sottoposto i dati sull'Rc-auto alla verifica dell'Antitrust: «Cercheremo di capire se c'è stato un cartello. È un fatto che a noi interessa molto». Anche se per ora, ha aggiunto, nelle politiche restrittive liberalizzazione assicurativa (che risale al primo luglio 1994) «non emerge una chiave di cartello».

Bersani ha anche avanzato delle precise critiche alle compagnie: «Siamo ancora lontani da un aggancio di questo sistema tariffario alla progressiva qualificazione del servizio». Insomma agli aumenti non è corrisposto un servizio migliore.

Il ministro dell'Industria ha sottolineato che gli aumenti delle tariffe dopo la liberalizzazione sono stati dell'ordine del 9%. «Gli incrementi dell'anno passato non hanno portato quei benefici economici che le imprese si aspettavano. Si è determinato un circolo vizioso tra aumenti e risultati di bilancio». In sostanza, la politica tariffaria non si giustifica ancora «con il miglioramento dell'assistenza, consulenza, velocità di liquidazione dei sinistri e minore contenzioso». Per Bersani «in un regime liberalizzato non si può dire di voler fare il price-cap per legge», ma, nella percezione degli utenti, quando siamo in presenza di una prestazione obbligatoria come l'Rc-auto, è ne-