

Martedì 11 gennaio 2000

8

LE CRONACHE

l'Unità

VITO FAENZA

NAPOLI È morto fra le fiamme, perfettamente cosciente, urlando ai compagni di liberarlo. I soccorritori non sono riusciti a salvare Alfredo Wongher, di 49 anni, autista dell'azienda di trasporto CTP di Napoli, nonostante abbiano tentato in tutti i modi di liberarlo, anche speronando il mezzo in fiamme con un altro autobus.

È accaduto ieri mattina a Giugliano, nell'area industriale, all'estremo confine settentrionale della provincia di Napoli. Alfredo Wongher era da solo a bordo dell'autobus ed era appena partito dal deposito. Doveva portarlo in officina, a Pozzuoli per l'ennesima revisione. Secondo alcuni suoi compagni di lavoro quel mezzo non era mai andato bene ed aveva grossi problemi nell'accelerare.

È proprio un guasto all'acceleratore sembra essere stata la causa della tragedia. Appena avviato, infatti, il pesante automezzo è sembrato impazzito, non ha rispettato uno stop, è passato ad un incrocio con il rosso, per poi schiantarsi, a



Ciro Fusco/Ansa

folle velocità, contro un muro. L'urto, violentissimo, non ha bloccato il motore e le ruote hanno continuato a girare in maniera vortice. Proprio dai pneumatici diventati in pochi secondi incan-

## Muore tra le fiamme l'autista di un bus

### La tragedia a Giugliano, il mezzo doveva essere revisionato

descenti, in un attimo, si sono sprigionate le fiamme che hanno avvolto l'automezzo. Una pattuglia di carabinieri che transitava nella zona al momento dell'incidente ha cercato di estrarre l'autista, inutilmente. Assieme ai carabinieri sono arrivati anche i colleghi di Alfredo Wongher. L'uomo era rimasto incastrato tra il volante ed il sedile. Mentre le fiamme divampavano sempre più alte l'autista ha iniziato ad urlare in maniera straziante: «tiratemi fuori». Ma non è stato possibile fare nulla.

Giovanni Panico e Giuseppe Procopio, hanno tentato fino all'ultimo di liberarlo. Giuseppe Pro-

copio ha riportato, in questo estremo tentativo di salvataggio, ustioni alle braccia che lo hanno costretto al ricovero in ospedale. «È stato terribile. Implorava di aiutarlo: «sono incastrato, non posso muovermi» ci diceva - ha raccontato Panico, ancora sotto choc mentre i vigili del fuoco, spente le fiamme, stanno ancora lavorando per estrarre il corpo di Wongher dai rottami - abbiamo cercato di afferrarlo per le gambe, potevamo farcela se non ci fosse stata la paratia a fianco del sedile di guida che ha impedito di tirarlo fuori».

Con le fiamme ormai alte e che avvolgevano tutto l'automezzo è

stato attuato un ultimo, disperato, tentativo di estrarre Wongher dalle lamiere contorte: con un altro automezzo i suoi colleghi hanno cercato di spostare l'autobus, che aveva la cabina di guida schiacciata contro il muro, sperandolo. Un tentativo andato a vuoto e i soccorritori non hanno potuto far altro che assistere impotenti all'agonia fra le fiamme del loro amico morto, raccontano sconvolti, senza aver mai perso conoscenza.

Divampa la rabbia e volano accuse pesanti: quel mezzo doveva essere revisionato, i nuovi autobus non sono mai andati bene, sostengono i lavoratori Ctp: «Sono rima-

sti più in officina che sulle strade». I sindacati chiedono l'accertamento delle responsabilità: per Federico Libertino, Cgil trasporti «occorre stringersi attorno alla famiglia del lavoratore», e una rapida indagine per accertare le cause dell'incidente. Il direttore della Ctp, Marcello Turrini, anche lui sconvolto dalla tragedia, spiega che il bus tipo «308» della Iveco «sono nuovissimi». «Accerteremo le cause dell'incidente». Ci sarà una indagine interna e la «dirigenza dell'azienda di trasporto ha sollecitato l'Iveco a fare lo stesso». Due indagini che si affiancano all'inchiesta aperta dalla magistratura.

## Camionisti francesi di nuovo in rivolta

### Bloccate le frontiere

#### Protestano contro le 35 ore e l'aumento del gasolio

#### Chilometri di code e la Ue minaccia sanzioni

DALLA REDAZIONE

GIANNI MARSILLI

BRUXELLES Ci risiamo. Padroni e padroncini dell'autotrasporto francese si sono rimessi sul sentiero di guerra. Per tutta la giornata di ieri hanno impedito ai camion stranieri di entrare sul territorio nazionale. File in Gran Bretagna, file in Belgio, file in Germania, file in Italia e in Spagna. Blocchi stradali e ingorghi ai confini. Il polmone europeo del trasporto su strada è di nuovo intasato. E l'azione continuerà almeno per la giornata di oggi. Ma l'esperienza insegna che di giorno in giorno questo tipo di protesta si radicalizza e si estende. C'è quindi un rischio di paralisi del traffico merci continentale. La ragione della protesta è nazionale: i camionisti ce l'hanno con la legge sulle 35 ore. Dicono che è incompatibile con i loro ritmi, che se fosse applicata la metà delle imprese di trasporto dovrebbe rapidamente chiudere i battenti. Protestano anche contro l'aumento continuo del prezzo del gasolio. Per loro - dicono - è un lento strangolamento.

I più colpiti, per ora, sono i paesi posti ai margini dell'Unione europea, quelli per i quali la Francia è un corridoio indispensabile. La Gran Bretagna innanzitutto: «È la settimana o l'ottava volta che ci sono blocchi negli ultimi tre anni: se non sono i camionisti sono gli

agricoltori, se non sono gli agricoltori sono i pescatori...i francesi sono estremamente indisciplinati, non ne possiamo più», ha detto Mike Freeman, che è alla testa della Road Haulage Association, una delle due maggiori organizzazioni professionali di trasportatori britannici. Sulla costa, verso il continente, si allungavano ieri sera le file di camion bloccati. L'altra organizzazione inglese, la Freight Transport Association, ha rivolto un appello al governo francese af-

PARALISI DEL COMMERCIO  
La più colpita dal blocco merci è la Gran Bretagna. Preoccupati anche Spagna e Portogallo



finché intervenga al più presto. Molto preoccupazione anche in Portogallo e in Spagna. I portoghesi in particolare temono che entro un paio di giorni i cinquemila camion che valicano normalmente i Pirenei rimangano fermi ai bordi della strada. Perdita secca a causa dei tempi morti, deperimento delle derrate, stravolgimento delle consegne: un incubo che i paesi circostanti hanno già

vissuto. Si preoccupa anche la Commissione europea, che ieri ha chiesto «spiegazioni» alla Francia su questa ennesima impedimento alla libera circolazione sul continente. Come si ricorderà, nell'estate del '95 il governo francese fu costretto a mandare i mezzi dell'esercito per spostare i camion e liberare le strade.

Le organizzazioni padronali dei camionisti avevano deciso ieri di bloccare innanzitutto la frontiera franco-belga nel Nord-Pas-de-Calais, facendo salire soltanto i porti di Calais e Dunkerque, e quindi l'accesso al tunnel sotto la Manica. Ma altri posti di blocco sorti un po' più all'interno, con le prevedibili conseguenze sul tratto per Andorra: blocco stradale anche lì.

L'azione dei sindacati padronali dei camionisti francesi non è molto popolare neanche in patria (ed è questo il principale motivo di speranza per una soluzione in tempi accettabili). Le organizzazioni sindacali dei lavoratori hanno espresso il loro netto dissenso dal metodo e dai contenuti. Marc Blondel, segretario generale di



Il blocco dei Tir francesi alla frontiera con l'Italia, sotto una stazione della metro di Milano e in alto l'incidente che ha causato la morte di Alfredo Wongher. M. Spingler/Ap

Force Ouvrière (uno dei tre principali sindacati con la Cgt e la Cfdt), ha denunciato «l'aspetto senz'altro indecente» dei blocchi e la pratica diffusa del «dumping sociale» attuata dai padroni. Ieri sera non era all'orizzonte l'apertura di alcun tavolo di trattativa con i pubblici poteri. Il governo conta su un rapido afflosciarsi della protesta. Più in generale, in questo periodo i rapporti tra Lionel Jospin e il padronato francese sono pessimi. Le associazioni degli imprenditori non digeriscono le 35 ore e ancor meno i propositi di riforma delle pensioni che prenderanno corpo nelle prossime settimane. È una partita molto più grande di quella che giocano i padroni e padroncini dell'autotrasporto in questi giorni, malgrado la spettacolarità della loro protesta. Hanno voluto piuttosto approfittare del momento di asprezza nelle relazioni sociali del paese per piazzare le loro rivendicazioni di tipo palesemente corporativo.

ra-Suzara il 90%. Picchi del 100% si sono registrati - sempre secondo il sindacato autonomo - in alcune ferrovie in concessione come quelle della Sardegna e della Calabria. La media nazionale è stata del 90%.

Motivo dello sciopero, l'esclusione della categoria dei macchinisti dal tavolo per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro degli autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre. Ragion per cui il 21 il Comu tornerà a far sentire la propria voce con un altro sciopero e un altro ancora è stato proclamato per il 12 febbraio.

Per quanto riguarda il controllo dei voli, il calendario prevede per oggi l'astensione dal lavoro, dalle 20 alle 24, degli uomini radar del centro di Bergamo aderenti alla Cisl/Av; è stato invece sospeso e differito lo sciopero previsto per domani dai loro colleghi di Linate aderenti all'Ampcat. Sempre oggi bus a singhiozzo a Cagliari, per la protesta dei conducenti della Ctm

ra-Suzara il 90%. Picchi del 100% si sono registrati - sempre secondo il sindacato autonomo - in alcune ferrovie in concessione come quelle della Sardegna e della Calabria. La media nazionale è stata del 90%.

ra-Suzara il 90%. Picchi del 100% si sono registrati - sempre secondo il sindacato autonomo - in alcune ferrovie in concessione come quelle della Sardegna e della Calabria. La media nazionale è stata del 90%.

Un simile Consiglio consentirebbe una ricognizione comune dei problemi da risolvere per assicurare maggiore stabilità e maggiore eguaglianza di opportunità. Esso lavorerebbe, beninteso, in rapporto con le organizzazioni internazionali esistenti.

SEGUE DALLA PRIMA

## LA SINISTRA RICONQUISTI

organizzazioni internazionali esistenti.

Ripensare lo sviluppo. Ciò vuol dire esattamente tenere conto delle trasformazioni in corso e delle nuove aspirazioni dei cittadini: la riduzione del tempo dedicato al lavoro e l'organizzazione del tempo libero; le esigenze di una educazione per tutti e lungo il corso di tutta la vita; la necessità di preservare in nostro ambiente naturale, i nuovi bisogni legati ai cambiamenti delle condizioni di vita: il rinnovamento delle idee circa il governo del territorio, degli spazi urbani e rurali. Si tratta, gli altri termini, di trovare i fondamenti di una crescita duratura, più ricca di occupazione e capace di aprire a tutti le porte della società, cioè in grado di rifiutare la società a diverse velocità e l'esclusione. Il che vuol dire, per tornare alla nostra priorità rappresentata da un posto di lavoro per tutti, che la soluzione sta non nel perseguire l'attuale modalità di crescita, fondata su un produttivismo senza limiti, ma nell'elaborare un'altra concezione dello sviluppo, una nuova definizione del posto che il lavoro deve occupare nella società, la presa in considerazione delle nuove dimensioni che ho appena richiamato.

È in questa prospettiva che deve essere mantenuto, nella sua ispirazione e nei suoi fondamenti, il nostro modello sociale, che solo può realizzare l'equilibrio tra il mercato e le politiche pubbliche, tra il capitale e il lavoro, attraverso la negoziazione collettiva e la partecipazione dei lavoratori.

Per far questo, è opportuno allo stesso modo riorganizzare lo Stato sociale, senza dimenticare ciò che esso ha prodotto, negli ultimi cinquant'anni, in materia di protezione di tutti contro la povertà, contro la malattia, contro le ineguaglianze materiali. E senza dimenticare neppure il suo ruolo essenziale di sostegno dell'attività economica, al fine di evitare crisi del tipo di quella del 1929. Certo, l'evoluzione demografica non è favorevole all'equilibrio del sistema. Certo, i progressi tecnici rafforzano la nostra capacità di lottare contro la malattia, ma accrescono il costo dell'assicurazione contro le malattie. Ma non si può rinunciare a quella libertà essenziale rappresentata dalla garanzia data a ciascuno di poter affrontare i rischi dell'esistenza. Tutt'al più dovremo interrogarci sui contributi rispettivi della responsabilità della collettività e della responsabilità di ciascun individuo, sull'equilibrio tra solidarietà nazionale e solidarietà di vicinato.

Infine, questa Europa che si sta facendo e si sta unificando rimane la più grande avventura collettiva proposta ai nostri contemporanei. Ritornificare l'Europa, troppo a lungo divisa e frazionata, resta la nostra missione storica. Ma il successo di una simile impresa non deve essere ottenuto a spese del nostro progetto iniziale: un'Europa politica, efficace nel prendere le decisioni e nell'agire, trasparente e democraticamente responsabile. Per porre al sicuro il nostro destino, per facilitare l'aggiornamento della socialdemocrazia, abbiamo bisogno di un'Europa potente e al tempo stesso generosa. E solo così che potremo difendere i nostri interessi legittimi, lottare contro il sottosviluppo e contro le inaccettabili diseguaglianze, e contribuire, per la parte che ci compete, a un nuovo ordine mondiale, più stabile e più giusto.

JACQUES DELORS  
\* Questo testo appare come introduzione al libro «Progetto per la sinistra del Duemila» curato da Giorgio Ruffolo edito da Donzelli da oggi in libreria.

## Scioperi e blocco, Milano in tilt

### Trasporti, sarà una «settimana nera» per voli, treni e bus

FELICIA MASOCCO

ROMA Ieri metropolitane e ferrovie in concessione, oggi controllo aereo, venerdì traghetti. Scioperi, uno dietro l'altro, con una lista che si allunga fino agli inizi di febbraio. Alla base ci sono vertenze, spesso particolaristiche, che alla fine risultano molto meno evidenti dei gravi disagi subiti dall'utenza.

Se poi, come spesso è accaduto, gli scioperi verranno revocati all'ultimo momento o impediti d'autorità, poco importa: i mass media avranno avuto tutto il tempo di parlarne e l'«effetto annuncio» quello di sprigionare il suo dannosissimo potere, portare cioè l'utenza a rinunciare a viaggiare o a provvedere in proprio. Nel '99 a fronte di 69 giorni di agitazione complessivamente proclamati nel trasporto aereo e ferroviario, solo il 30% è stato poi realizzato. Non è accaduto ieri con i mac-

chinisti del trasporto locale aderenti al Comu che hanno dato lo stop alle metropolitane e alle ferrovie in concessione con uno sciopero di 4 ore che si è tenuto in numerose città.

È andata in tilt Milano, dove lo sciopero si è sommato al blocco parziale del traffico per l'inquinamento, peraltro confermato anche per oggi e domani. Dalle 11 alle 15 le tre linee metropolitane non hanno funzionato, lo stesso è accaduto per le Ferrovie Nord compresi i convogli «Malpensa express» da e per l'aeroporto. Del resto anche lo scalo aereo, insieme a quello di Linate, era interessato dalla protesta, del personale addetto alla manutenzione aderente al Sulita Cub.

Per i milanesi è stata una giornata di passione: a sciopero non ancora iniziato i primi disagi si sono verificati nel tratto della linea «uno» del metrò, tra Cadorna e Innganni, interessato da lavori, dove si sono registrati rallentamenti a

causa di un guasto agli impianti. I passeggeri sono stati così trasportati con autobus navetta proprio quando in superficie il traffico cominciava a farsi intenso, rafforzato anche da chi, a causa dello sciopero, è stato costretto ad usare mezzi propri. Risultato, rallentamenti si sono avute su tutte le corse dei mezzi di superficie, per cui i disagi hanno interessato in mattinata l'intera rete dei trasporti pubblici.

L'inquinamento, dunque, non è calato, il blocco parziale del traffico continuerà anche oggi, sia a Milano che a Como. Il provvedimento prevede il divieto di circolazione dalle 9 alle 17 per le auto non catalizzate, nessuna restrizione per moto e ciclomotori.

Fin qui l'emergenza ambiente, per quanto riguarda invece gli scioperi, il Comu si è detto soddisfatto: l'adesione allo sciopero è stata a Milano pari al 95%, a Genova del 60%, a Perugia dell'80%, a Bari del 95% per la ferrovia Ferra-



Carlo Ferraro/Ansa

(dalle 10 alle 14) e venerdì traghetti a rischio tra Messina e Villa San Giovanni per l'astensione dalle 9 alle 17 dei marittimi della Filt-Cgil e del Sasmat. Conclude la lista lo sciopero generale del personale ferroviario indetto dagli autonomi dell'Orsa per il 3 e 4 febbraio.

ra-Suzara il 90%. Picchi del 100% si sono registrati - sempre secondo il sindacato autonomo - in alcune ferrovie in concessione come quelle della Sardegna e della Calabria. La media nazionale è stata del 90%.

