

lunedì 25 giugno 2001

la politica

l'Unità

7

# I ministri di Alleanza nazionale in prima linea per costringere Zaccaria e il Cda a presentare le dimissioni

## La destra con la clava sulla Rai

### Gasparri minaccia: non avranno più soldi dal canone e dalla pubblicità

ROMA «Mi sono anche consultato...». Il neo ministro delle Comunicazioni è ligo all'indirizzo politico del governo. E, quindi, prima di decidere di bloccare fino a ottobre la presa d'atto della cessione del 49% di Rai Way, che dovrebbe portare nella casse dell'azienda 800 miliardi, di rifiutare l'aumento del canone (sia pure in relazione all'inflazione) e di prendere tempo sull'innalzamento dei tetti pubblicitari, che fa? Diligentemente va dai suoi «superiori». Vale a dire: «il presidente del Consiglio e il vice premier». Dimentico, a proposito di interessi in ballo, che il primo è proprietario di Mediaset, la tv concorrente della Rai, e che l'altro ha appena preteso le dimissioni del Consiglio di amministrazione della Rai, sostituendosi nelle competenze dei presidenti delle Camere. «Fini ha fatto una valutazione politica rispettabilissima» mentre «Zaccaria usa toni brutti, minacciosi, francamente inaccettabili», premette Gasparri alla litania del «Io non mi pronuncio». Che bisogno c'è? Basta eseguire. E il compito di strozzare la Rai lo sta eseguendo con scrupolo militare.

Tant'è: il ministro ha incontrato i vertici della Rai. Che gli hanno esposti i propri progetti, elencato i costi (alti) dei diritti da acquisire, manifestato timori per gli introiti. Tutto compatibile, se l'operazione di vendita del 49% di Rai Way si conclude e se si adegua il canone (come è sempre accaduto, perlomeno in rapporto all'inflazione programmata) o, altrimenti, si innalzano i tetti pubblicitari (che la concorrente Mediaset non

ha). Su questo, sì, che il ministro ha competenze. Ma l'unica responsabilità che Gasparri ritiene di assumersi è di fare... Ponzio Pilato: o non sceglie o rinvia le decisioni. Sapendo bene, però, di mettere in croce la Rai. Del resto, prende esplicitamente partito nello scontro interno tra la maggioranza del Consiglio di amministrazione e il direttore generale: «Un Cda che sfiducia il proprio direttore generale fa temere per la stabilità della Rai... Come fa un'azienda in queste condizioni a prendere decisioni sulla pubblicità, i diritti tv, la vendita di Rai Way?». Già, come fa? Intanto, quelle stesse decisioni sono state definite, senza contrasti. Che intervengono su una questione particolare, quella della «striscia» di Santoro, che vede il direttore generale Cappon contrapporsi al direttore di Rai due Freccero su una questione spacciata come «di prodotto». Mentre Gasparri dimostra, se ce ne fosse bisogno, che è tutta politica. Da risolvere con un bel ripulisti. Cappon no, va bene. Dice «l'azienda sono io, non il Cda»? Se il Cda dà fastidio, lo si può renderlo inoffensivo. Per farlo si deve strozzare la Rai? Alla bisogna provvedono i rinvii sugli adempimenti ministeriali.

Cappon su questo ha poco da dire. Forse anche lui sa che il copione è già stato sperimentato 7 anni fa, quando il Berlusconi 1 volle fare subito piazza pulita del Consiglio dei professori. Forse non è ancora l'ora di cacciare i nuovi. Il consigliere Conti, vicino al Polo, almeno così lascia intendere. Solo «se di continua in un atteggiamento di strumentale opposi-

zione al direttore generale, prima si finisce e meglio è». Ma gli altri tanto malleabili non sono. Intanto, l'azienda in quanto tale replica al ministro che i conti sono in ordine e sarà «presentato un bilancio in attivo anche per il 2001». Poi i singoli consiglieri della maggioranza osservano come l'alibi dei rilievi tecnici sia «sbriolato a colpi di clava». Per Emiliani «è evidente che si vuole mettere rapidamente in ginocchio la Rai sul piano delle risorse (a tutto vantaggio di Mediaset, tra l'altro)», contando così di «convincere» il presidente Zaccaria, il consigliere Balassone e lo stesso Emiliani «ad alzare bandiera bianca sulle questioni fondamentali del pluralismo politico-culturale e della libertà di espressione all'interno del servizio pubblico radiotelevisivo». Insomma, per Emiliani «siamo alle prove generali di una vera e propria marcia su viale Mazzini».

Lo stesso giochino di Gasparri sul canone («Finché sarò ministro io, l'aumento non ci sarà») è smontato da Balassone: «O il canone o i tetti pubblicitari. Se il ministro ha deciso che il canone non si tocca, meglio così, perché io sono da sempre favorevole allo sblocco dei tetti pubblicitari». Così come l'ammiccamento di Cappon sul caso Santoro si rivela orbo di fronte al richiamo di Balassone alla legge che «assegna al Cda la formazione degli indirizzi e al direttore generale l'attuazione delle conseguenti direttive». Per cui, osserva Balassone, «da qualche parte ci deve essere un rifiuto». Solo un rifiuto?

p.c.

corsivo

## Davvero saggi quei tre se chiedono l'anonimato

«Sono d'accordo con Francesco Rutelli. Parola di Silvio Berlusconi. Nella versione pontificale post fiducia, il presidente del Consiglio non smette di sorprendere. Dalla piazzetta di Portofino l'altro giorno, dove si è esibito tra yacht e gommoni, è arrivato a benedire addirittura il pungolo del leader dell'opposizione sul conflitto di interessi. Testualmente da «La Stampa»: «Ha detto che non si devono sottoporre a limitazioni o a impedimenti le aziende, perché questi controlli vanno fatti invece sul presidente del Consiglio. Stranamente, o forse razionalmente, è anche la conclusione degli esperti stranieri che abbiamo consultato».

Tutto a posto, quindi, a dimostrazione che lo spirito bipartisan è tanto vero che si fa come propone l'Ulivo? Rutelli prende atto, ma insiste: «Il tema è serio, serissimo, ed esige una risposta». Già, all'interrogativo cruciale, vale a dire se c'è davvero il famoso terzetto di saggi o non sia l'ennesima barzelletta sull'americanismo, il tedesco e l'inglese, Berlusconi ha replicato con una gag delle sue:

«Mi hanno chiesto l'anonimato». Ma forse ci sbagliamo noi: devono essere proprio saggi se vogliono mantenersi anonimi. La loro professionalità rischia, infatti, di coprirsi di ridicolo. A dar retta al premier tante eccelse intelligenze, dopo mesi di studi approfonditi ed analisi erudite, hanno convenuto che «sulla base della nostra Costituzione non è possibile mettere limiti né al diritto di essere eletti, né al diritto di proprietà», tanto più che «sugli atti del governo già esistono controlli e verifiche esercitati da una pluralità di organi a partire dal Capo dello Stato, dal Parlamento, dalle magistrature ordinarie e amministrative, dalla libera stampa». Quindi, che si fa? «Introduciamo una ulteriore possibilità di denuncia all'opinione pubblica e al Parlamento di eventuali atti che fossero in contrasto con l'interesse pubblico». Perfetto. Né più né meno di quanto Berlusconi è andato proclamando dalle tribune del Parlamento e dai comizi di piazza addirittura dal 1994. E sì, il premier così predicava al suo primo ingresso a palazzo Chi-



Il cavallo della Rai a viale Mazzini

Bianchi

gi. Anche allora nominò tre saggi - Gambino, La Pergola e Crisci - che lo smentirono. E ancor più torto gli diede il presidente della Repubblica, Scalfaro. Berlusconi fu costretto a presentare un disegno di legge che, guarda caso, restò lettera morta per tutta la durata del suo governo. Non ha fatto tutto il possibile neppure il centrosinistra? Rutelli se ne è assunto la responsabilità, ma ha anche chiesto al premier di sciogliere il nodo della proprietà, rimuovendo le stesse incongruenze del blind trust o

del Comitato di saggi per gestire le sue aziende. Può scegliere, insiste il leader dell'Ulivo, «tra le varie proposte avanzate con riferimento alle leggi dei principali paesi democratici europei, oppure quella autorevole del prof. Sartori o anche del Financial Times». C'è l'imbarazzo della scelta, senza bisogno di esperti, palese o anomali. Pardon: anonimi. Anche se si potrebbe scommettere che le loro iniziali cominciano tutte per... B.

Pasquale Cascella

L'inchiesta sull'Alta velocità fa infuriare il ministro delle Infrastrutture. Primo caso di conflitto di interessi?

# Lunardi ai giudici: giù le mani dai cantieri

FIRENZE Sono cinque le inchieste, poi raccolte in un unico procedimento, che hanno portato al sequestro dei cantieri di alta velocità sulla Firenze Bologna, ma le indagini si allargano e, secondo indiscrezioni raccolte negli ambienti investigativi, sono in programma altre perquisizioni e forse altri sequestri. Intanto infuriano le polemiche. Il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi parla apertamente di «attacco della magistratura al programma di Governo». Il ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, è preoccupato per i problemi emersi nei cantieri della Tav, ma precisa: «Bisogna correggere il tiro e andare avanti». L'ex ministro delle Politiche comunitarie, il verde Gianni Mattioli punta l'indice su Lunardi: «Di fronte alla preoccupazione espressa dal ministro dell'Ambiente, le dichiarazioni di Lunardi fanno emergere il rischio di un vero conflitto d'interessi che, ove verificato, aprirebbe il problema delle garanzie per la collettività», insomma «un pessimo inizio quello del ministro delle infrastrutture». Ad allargare il panorama delle polemiche e preoccupazioni si è anche

infilato il problema occupazione sollevato dai quasi 2 mila dipendenti dei cantieri Tav. Il fatto è che il programma complessivo, sbandierato dal centrodestra, in merito alla realizzazione di ingenti opere pubbliche, non può non fare i conti con problematiche complesse. La campagna elettorale è finita. Il confronto sarà duro, fra capacità di governo, ambientalismo e sviluppo necessario del Paese.

Intanto l'ex ministro Mattioli non fa sconti a nessuno, difendendo i valori dell'ambientalismo: «Lunardi attacca, in modo inaccettabile per un esponente di Governo, la magistratura quasi che volesse allontanare l'attenzione dal suo ruolo di tecnico, coinvolto con il Consorzio Cavet (che gestisce i lavori, ndr): come se la tranciatura di falda idrica riguardasse soltanto la gestione di cantiere e non la collegiale responsabilità sul concepimento dell'opera. Non è qui in discussione il quadruplicamento ferroviario veloce della Firenze-Bologna o la realizzazione della Variante di valico. Quindi,



Una galleria in costruzione nel Mugello in Toscana

Giovannozzi/Ap

bando agli attacchi strumentali all'ambientalismo. Ciò che oggi è in discussione è la responsabilità della Tav che Lunardi, con il suo atteggiamento, sembra voler salvare attaccando la magistratura». Du-

rissima la conclusione del suo ragionamento: «Come apertura, per un ministro che dovrebbe eseguire il programma di cementificazioni annunciato da Berlusconi - conclude l'ex ministro per le Po-

litiche comunitarie - non si può dire certo che ci troviamo di fronte ad un ministro tecnico, sereno e illuminato».

Anche l'ambientalista di centrodestra, il ministro Matteoli,

non nasconde la portata delle difficoltà: «Da una parte c'è l'ipotesi di un danno ambientale di grande rilievo, dall'altra la possibilità che i cantieri restino bloccati per anni. Bisogna fare di tutto per scongiurare questo doppio pericolo, perché l'alta velocità è importante non solo per l'Italia. Si tratta di un progetto europeo. Tuttavia, bisogna andare avanti nel rispetto dell'ambiente». Ma il ministro Lunardi invece non ha dubbi, ci si trova di fronte a un attacco politico della magistratura. Ecco l'argomentazione: «I rilievi dei giudici, per quanto mi sembra di capire, non riguardano la parte tecnica del progetto di Alta velocità. Si tratta di cose vecchie e note, prese a pretesto per effettuare attacchi politici al Governo e al suo programma d'interventi in materia di opere pubbliche». Nessun problema dunque? Per il ministro sono tutte «cose risolvibili, in parte già risolte» e promette che «se ne parlerà oggi compiutamente al consiglio dei ministri».

Intanto è già emergenza occupazione. Cassa integrazione o ferie forzate per gli oltre 2 mila lavo-

ratorei dei cantieri? I sindacati di categoria sono preoccupati, anche per il fantasma dei licenziamenti: «L'eventuale ricorso alla cassa integrazione comunque - fanno sapere - non può certo essere la soluzione del problema. I campi base del Mugello sono praticamente deserti. Dopo i lavori di messa in sicurezza c'è attesa fra i lavoratori impegnati sulla tratta. Il rischio è che dopo l'allarme ambientale legato alle indagini della magistratura, scoppino anche un allarme lavoro, relativo non solo ai lavoratori interessati direttamente nella realizzazione dell'opera, ma che coinvolga anche tutto il lavoro indiretto che l'opera aveva attivato in Mugello e Alto Mugello. «La preoccupazione è tanta - spiega il responsabile della Camera del Lavoro del Mugello, Antonio Lazzaro - Innanzitutto siamo ancora nella necessità di capire meglio i termini precisi della vicenda e poi, senza assolutamente interferire con le indagini e con le decisioni della magistratura, non vorremmo che le ragioni di chi lavora non fossero tenute in alcun conto».

Incredibili episodi sabato e domenica all'aeroporto di Linate: 110 passeggeri bloccati dai disservizi dell'Air Sicilia. Nessuna spiegazione

# Milano-Lampedusa, voli nel caos per tutto il week end

MILANO Ponete il caso di possedere un biglietto aereo che preveda il vostro decollo dall'aeroporto milanese di Linate alle ore 14.40 di un assolato pomeriggio estivo. E ponete ancora il caso che, dopo un'incredibile odissea, il vostro aereo riesca a partire soltanto dopo l'una di notte... Come vi sentireste? Esattamente come si sono sentiti sabato e domenica i 110 passeggeri del volo Milano-Lampedusa, organizzato (si fa per dire) dalla compagnia Air Sicilia.

Come detto, si è trattato di un'autentica odissea, i cui sventurati protagonisti si sono sorbiti più di dieci ore di attesa nel corso delle quali sono stati fatti sbarcare e reimbarcare più volte. Un logorante ping pong che alla fine ha costretto alcuni passeggeri a desistere, rinunciando così al viaggio che avrebbe dovuto sancire l'inizio del sospirato periodo delle ferie. Ma, paradossalmente, anche coloro che non ne potevano più hanno avuto il loro daffare per tornarsene a casa in

quanto i loro bagagli erano bloccati dentro l'aereo...

Tutto è iniziato nel primo pomeriggio, allorché la partenza del volo ha cominciato ad essere ritardata per motivi che i presenti in aeroporto non riuscivano a comprendere. Si è andati avanti così per ore, con le scarse comunicazioni dell'Air Sicilia che parlavano di un fantomatico guasto, fin quando, intorno alle 20, i passeggeri che nel frattempo erano stati imbarcati sono stati invitati a scendere.

«Ci hanno detto di tornare nella sala d'attesa - hanno raccontato in molti - senza neppure fornirci particolari spiegazioni». A quel punto il nervosismo ha cominciato inevitabilmente a diffondersi, tanto che alcuni passeggeri si sono rifiutati di salire a bordo del pullman che li doveva riportare nell'aerostazione.

Altro momento caldo intorno alle 22, quando molte persone si trovavano speranzose sulla pista in attesa che la situazione finalmente si

sbloccasse, anche perché le ultime indicazioni ufficiali davano una possibile partenza entro un'ora. Così non è stato, tanto che il sospiratissimo decollo è avvenuto soltanto molto più tardi, con le lancette che avevano oltrepassato l'una di notte.

Nonostante tutto il comportamento delle persone coinvolte, come assicurato dalla Polaria che ha seguito gli avvenimenti, è stato esemplare. E nessuno degli sfortunati passeggeri ha creato problemi tali da dover fare intervenire gli agenti.

Ma che cosa ha realmente causato l'incredibile catena di rinvii del decollo? Secondo le affannose spiegazioni fornite sabato da Air Sicilia, il ritardo progressivo è stato causato da un guasto tecnico, la riparazione del quale ha reso necessario l'arrivo di un pezzo di ricambio che consentisse all'aereo di volare in condizioni di massima sicurezza. Una spiegazione lacunosa che non è stato possibile approfondire ieri risultando impossibile comu-

nicare con qualche responsabile della compagnia aerea.

E oltre al danno, c'è stata anche la beffa a danno di coloro che, giustamente estenuati, hanno deciso di lasciar perdere. «Non ci ridanno neppure i bagagli che erano stati caricati a bordo», hanno protestato in molti nel corso della sera. Ad un certo punto, infatti, l'aereo è stato chiuso senza ulteriori spiegazioni, con tutti i bagagli già caricati. E la Sea, la società che gestisce gli scali milanesi, non ha potuto far nulla per aiutare i passeggeri nel recupero. Questo perché l'Air Sicilia effettua l'operazione di carico e scarico «in autoproduzione», cioè autonomamente, senza l'intervento del personale dello scalo.

C'è da dire che per l'Air Sicilia, e per i voli riguardanti Lampedusa, è stato veramente un week end nero. Proprio nell'isola siciliana si sono registrati altri disagi: 166 passeggeri, in gran parte emiliano-romagnoli, dovevano partire a ora di pranzo verso

Bologna ma sono anch'essi rimasti bloccati per diverse ore all'aeroporto, sempre per un guasto tecnico del veicolo. «E non è la prima volta - ha denunciato uno dei passeggeri - che succedono inconvenienti del genere da Lampedusa». Gli ennesimi episodi di gravi disservizi nei trasporti non sono sfuggiti all'attenzione del Codacons. «I disagi causati dai ritardi sono risarcibili», ha precisato l'associazione a tutela dei consumatori. Denunciando «ritardi di volo di 12 ore a Lampedusa da parte della compagnia Air Sicilia», il Codacons ha invitato quindi i cittadini a ribellarsi e a chiedere i danni. «Chiediamo inoltre - ha proseguito l'associazione - la revoca o la sospensione della licenza alla compagnia aerea». Secondo il Codacons, la via più immediata per ottenere il rimborso per i disagi subiti è quella di rivolgersi direttamente alla stessa associazione o al Giudice di Pace. I risarcimenti sono possibili sino ad un importo di 5 milioni di lire.

## Si rovescia un pullman di turisti

### Un morto e 15 feriti in Val Gardena

BOLZANO Si è chiusa con una tragedia la gita di due giorni sulla montagna altoatesina di un gruppo di una cinquantina di soci del Club alpino operaio (CAO) di Como. Il pullman su cui stavano rientrando a casa si è rovesciato lungo la strada della Val Gardena, probabilmente nel tentativo di fermarsi dopo la rottura dei freni surriscaldati: il bilancio è di un morto - una donna - un ferito grave, 14 persone con ferite medie e non in pericolo di vita, altre 15 con ferite leggere e 22 illesi. La comitiva lombarda era arrivata ieri l'altro in Val Gardena per una gita di due giorni, trovando due bellissime giornate di sole. L'incidente si è verificato durante il rientro, ieri verso le ore 16, lungo la statale della Gardena. Probabilmente una rottura dei freni surriscaldati ha spinto l'autista a lanciarsi verso destra su un prato in salita per tentare di bloccare il pesante automezzo. Il rischio era

quello di finire contro qualche altra vettura o sulla sinistra dove a tratti, in fondo ad una scarpata, corre un torrente. Poi l'autista avrebbe urlato rendendosi conto di non essere più in grado di controllare l'automezzo. Il pullman lanciato verso il prato in salita si è però rovesciato ruote all'aria e schiacciandosi in parte al lato della strada. I soccorsi sono scattati subito e sono rapidamente arrivate una decina di ambulanze, una ottantina di uomini dei vigili del fuoco e tutti e tre gli elicotteri della protezione civile altoatesina disponibili. Subito si è capito che l'incidente aveva fatto una vittima e che c'erano altri quattro feriti gravi che sono stati trasportati immediatamente negli ospedali di Bolzano e di Bressanone. Alcuni altri feriti sono stati medicati anche sul posto e poi, insieme agli altri passeggeri rimasti illesi, sono stati trasferiti a Ortisei, il centro gardenese più vicino.