

L'eco-comico testimonial per i Verdi della campagna per il quesito del 15 giugno sugli elettrodotti Elettrosmog, Grillo: sì al referendum

Francesca D'Amico

ROMA «Quando un partito politico deve rifarsi alla serietà di un comico...». Parte in quarta Beppe Grillo, alla presentazione della campagna dei Verdi per il sì al referendum del 15 giugno prossimo sulla abolizione della servitù coattiva per il passaggio degli elettrodotti. Ieri mattina il comico era alla Camera dei deputati, insieme ad Alfonso Pecoraro Scanio, leader dei Verdi: «Vi spiego io perché siamo qui», ha detto. Senza peli sulla lingua come al solito, Grillo ci va giù pesante e attacca prima di tutto l'Enel: «Ci fanno pagare 60 mila lire per leggere un contatore... il nuovo amministratore delegato, dottor Scaroni, è un pregiudicato, l'hanno preso perché aveva un buon curriculum: prendeva tangenti per i socialisti... Marzano, qualche tempo fa, se ne andava in giro per Avellino, perché voleva costruire lì due centrali, mentre la gente del posto gli diceva che non ce n'era bisogno, che di energia ce n'era abbastanza, ma lui diceva "vedrete che ne avrete bisogno in futuro, dobbiamo produrre l'energia preventiva"... E Matteoli, ha cambiato

il vocabolario, i rifiuti li chiama materia prima e li vuole mettere nei termo-valorizzatori... È tutta gente comunista questa, leninisti maoisti, che vogliono produrre energia gratis per tutti». Irresistibile, brillante, Grillo con i suoi leitmotiv, ma è anche serio e spiega il senso del referendum. Il quesito sull'elettrosmog, proposto dai Verdi. Dato che il 15 giugno non si vota solo sull'articolo 18, elemento che viene scordato, secondo il comico non del tutto casualmente, «perché si cerca di boicottare il referendum, non informando i cittadini». La legge sugli elettrodotti del 1993, dicono i promotori del referendum, era valida un secolo fa, quando occorreva elettrificare l'Italia, ma oggi non ha più ragione d'essere: è invece utilizzata dalle centinaia di centrali elettriche, che grazie alla privatizzazione del settore energetico, si garantiscono gli allacci con i relativi elettrodotti i cui tracciati sono imposti alle comunità locali. Sono in ballo due diversi modi di vedere le cose, spiega Pecoraro Scanio: «Uno vecchio e arretrato e l'altro che guarda al futuro. La nostra è una battaglia moderna, siamo noi quelli che guardano avanti e che credono a un nuovo modello di sviluppo,

mentre si dirà l'esatto contrario. Noi siamo per il sole e loro per il carbone», precisa il portavoce dei Verdi. E riguardo al carbone, è ancora esilarante Beppe Grillo, giocando sul paradosso: «Capiterà di sentire gente che alla domanda "che fai all'Università?", risponderà che frequenta un corso di spazzacamino alla Bocconi. L'età della pietra non è finita perché sono finite le pietre, ma perché siamo andati avanti». Ma scherzi a parte, non è di altra energia che abbiamo bisogno, ma di una politica diversa e di nuove tecnologie, dicono i promotori del referendum. In Italia ci sono oltre 200 elettrodotti ad alta tensione che passano sopra centri abitati e scuole: i cittadini ancora attendono le bonifiche ma continuano ad essere inquinati nell'indifferenza di Enel e del Governo. Infine si è parlato anche del Ponte sullo Stretto, il presidente dei Verdi ha annunciato una raccolta di firme per abrogare la società che dovrebbe costruirlo. «Un ponte che se venisse costruito sarebbe sempre più concavo, fino a diventare un semicerchio, così i passeggeri sul treno proverebbero forti sensazioni ad attraversarlo, e quante ancora ne potrei raccontare...», ha concluso Grillo.

Napoli, abbattuta la Vela di Scampia



NAPOLI La Vela H del rione Scampia, enorme palazzo diventato uno dei simboli del degrado e del disagio di un intero quartiere, è stata abbattuta oggi a Napoli alla

presenza del sindaco Rosa Russo Jervolino. L'esplosione delle mini-cariche sistemate all'interno della struttura, ha provocato la quasi totale distruzione dell'edificio.

Niente più voli, tagliate le ali alla PanAir

Enac sospende i viaggi della compagnia dopo l'odissea dei passeggeri da Lampedusa e Pantelleria

Marzio Tristano

PALERMO La decisione è arrivata improvvisa ma non inaspettata: la compagnia aerea PanAir ha sospeso i voli di linea e i charter per le isole minori siciliane. È stato l'Enac (Ente nazionale aviazione civile) ad imporre lo stop, dopo il week-end da incubo trascorso da oltre 400 passeggeri che hanno bivaccato per 48 ore negli aeroporti di Brescia, Roma, Pantelleria e Lampedusa in attesa di un aereo che non arrivava mai.

Un aereo turco, con equipaggio turco, del quale solo una hostess parlava italiano, noleggiato dalla consorella turca Sky Airlines, l'unico con il quale la Pan Air assicurava (si fa per dire) i collegamenti tra Brescia e Roma e le isole del sole africano, promettendo a turisti e tour operator fine settimana di sogno.

L'Enac non autorizza, da domani, il proseguimento dell'accordo tra Pan Air e Sky Airlines, e fin da ieri sono stati cancellati i voli Palermo-Roma Fiumicino delle 19,30 e Roma Fiumicino-Palermo delle 21,30. La Panair sostiene che «i voli riprenderanno tra breve, nella prima decade di maggio, quando la compagnia potrà disporre di propri aerei».

La Pan Air, infatti, aerei non ne possiede neanche uno. È in attesa di ricevere in leasing due Boeing 737, uno 300, l'altro 400, con i quali finalmente assicurare la copertura delle tratte con propri velivoli, senza fare ricorso, regolarmente e struttural-



Un dammuso tipica casa pantescia in mezzo ai vigneti

mente, al noleggio, in qualche caso sub-noleggiato, di un Boeing turco. Com'è accaduto il 17 aprile scorso, sulla tratta Roma-Palermo, trasfor-

mata in una commedia sarcastica dai sagaci viaggiatori palermitani, sorpresi di essere assistiti da hostess che, tranne una, non parlavano ita-

liano. In quel caso la società palermitana aveva subaffittato l'aereo ad un'altra compagnia nazionale.

Ma l'attesa di tornare volare, per

la Pan Air rischia di essere lunga. L'Enac, come si dice, ha detto stop. Che cosa è accaduto? Che dopo il week-end da incubo l'Ente dell'avia-

zione civile ha effettuato indagini tecnico-amministrative per verificare se esistevano ancora le condizioni perché la compagnia continuasse ad

UN'OTTIMA NOTIZIA

Saverio Lodato

La Panair resta per terra. L'Enac, con buon tempismo (e dimostrando senso di responsabilità), ha diffidato la compagnia fantasma dal volare sul territorio italiano. Ha sospeso i suoi voli a partire da ieri. Per i consumatori si tratta di un'ottima notizia. Qualche giorno fa, centinaia di passeggeri erano infatti rimasti in balia di se stessi negli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, in attesa che si materializzasse - il che era accaduto dopo quarantotto ore - l'unico aeromobile che la Panair, a sua volta, era solita prendere a nolo da una compagnia turca.

Essendosi infatti bucata una ruota di scorta, la ruota era stata spedita in Turchia per la riparazione, mentre, ovviamente, i passeggeri italiani restavano in attesa nelle aerostazioni.

Qualche giorno prima che esplodesse l'emergenza collettiva, essendo incappato in uno di questi voli anomali, mi ero permesso di sollevare su questo giornale (22 aprile) qualche perplessità sul fatto che per una tratta interna (il Roma - Palermo) venisse utilizzato un equipaggio in cui una sola hostess parlava italiano a fronte di oltre centocinquanta passeggeri. Si erano levate voci - indignate - in difesa dei "piloti e degli equipaggi turchi" professionalmente validi "quanto quelli italiani" mentre, sul punto (la possibilità di ricorrere a questo sistema di noleggi molto simile a quello delle scatole cinesi), gli interessati ribadivano che tutto era "lecito".

Sull'Unità di ieri, invece, avevamo raccontato come in realtà la Panair fosse una compagnia virtuale non essendo proprietaria neanche di un aeromobile. L'affitto dell'aeromobile turco, dunque, non era l'eccezione ma la regola. Non sappiamo in base a quali valutazioni l'Enac sia giunta al suo provvedimento. Sia come sia, questo giornale non doveva avere tutti i torti per occuparsi ripetutamente, e dedicandogli spazio, all'intera vicenda.

effettuare attività di trasporto aereo in base alle norme comunitarie, alla luce degli articoli dei quotidiani e delle denunce dei passeggeri inferociti.

Sono stati passati al setaccio i comportamenti della compagnia, verificata la conformità ai regolamenti, controllata la compatibilità con la sicurezza del trasporto aereo. Ed alla fine è arrivato il verdetto: la Pan Air può volare senza possedere neanche un aereo, può noleggiare vettori da altre compagnie, può utilizzare equipaggi in cui una sola hostess conosce l'italiano ma non può operare con la cosiddetta procedura "short notice".

E cioè la comunicazione agli aeroporti del noleggio, per un breve periodo, di aeromobili che sostituiscono per necessità urgente e imprevista quelli ufficiali. Per questa ragione l'Enac ha notificato la «temporanea inibizione da ulteriori attività di volo», anche se le ispezioni tecniche avrebbero evidenziato «l'affidabilità dei velivoli e degli equipaggi della compagnia per coprire le tratte assegnate, anche per quanto riguarda il wet lease operato per conto della Pan Air da un operatore turco».

La Pan Air spa era nata dalle ceneri della Pan Air compagnia aerea mediterranea fallita l'anno scorso. L'azionista di maggioranza, a capo di una cordata di imprenditori palermitani, è l'ex pilota Toti Travagliante, che aveva lavorato anche per l'Air Sicilia la compagnia aerea siciliana che, tra altre vicende, riuscì a volare per alcuni anni.

il caso

Un cadavere che nessuno vuole

Saverio Lodato

Se lo stanno lentamente spolpando i pesci, mentre tre capitane di porto, l'italiana, la tunisina e la maltese, si scambiano fax e telex dicendosi fra loro: «vatelo a prendere tu», «no, vacci tu; le acque in cui galleggia sono le tue...».

Non possiamo chiamarlo in nessun modo. Non sapremo mai qual era la sua nazionalità, da dove veniva, dove andava, cosa faceva o cercava di fare per restare a questo mondo. Giovane? Vecchio? Chissà. E la faccia? Anche la faccia non c'è più. Solo un moncherino appesantito dall'acqua salmastra che vaga nel Canale di Sicilia, laddove tre giurisdizioni si incrociano e confliggono fra loro. È una tomba che chiamano mare, il Canale di Sicilia. C'è di tutto sotto quelle acque. E non da ora. Fortissime correnti - da millenni - risucchiano intere navi con i loro carichi, figurarsi singoli marinai, singoli passeggeri. Apparteneva a un marinaio? O apparteneva a un passeggero clandestino il moncherino senza patria, senza nome, senza storia?

Forse esiste, con regole tutte sue, anche la "cronaca del mare". E il chi-che cosa- dove- quando e perché, in questo caso, ci segnala appena che l'equipaggio di un peschereccio tunisino, 60 miglia a Sud di Lampedusa, si imbatte in un corpo galleggiante, avverte le sue autorità, le quali, a loro volta, avvertono quelle italiane, le quali, a loro volta, avvertono quelle maltesi... Ma nessuno, a ping pong burocratico ultimato, si offre per il recupero. E la chiavetta delle pilotine restò ferma. E allora, ci segnala sempre la "cronaca del mare", dopo avere atteso per alcune ore, i tunisini, che avevano dato l'allarme, legano il moncherino a un galleggiante per renderlo visibile, chissà mai qualcuno dovesse ripensarci in un soprassalto di pietà marinara, e riprendono la rotta...

Com'è diversa, la letteratura: «I primi bambini che videro il promontorio scuro e circospetto che si avvicinava dal mare si fecero

illusione che era una nave nemica. Poi videro che non portava né bandiere né alberatura, e pensarono che fosse una balena. Ma quando si incagliò sulla spiaggia gli tolsero i cespi di sargassi, i filamenti di meduse e i resti di banchi e di naufragi che si portava addosso, e soltanto allora scoprirono che era un annegato...». Comincia così "L'annegato più bello del mondo" di Gabriel Garcia Marquez. Un annegato fortunato, però. Un annegato da racconto.

Che le donne e i bambini chiamano confidenzialmente Esteban, che deposero a riposare in un letto comodo, che vestirono con calzoni di «vela brigantina», d'una camicia di «bramante da sposa» «perché potesse continuare la sua morte con dignità», e quella notte gli uomini non riuscirono a lavorare in mare, e le donne lo avevano pettinato, gli avevano tagliato le unghie e rasato la barba... e vollero incatenargli alle ca-

viglie un'ancora mercantile perché se ne andasse a picco senza inciampi nei mari dove i pesci sono ciechi e gli scafi muoiono di nostalgia...

Il moncherino che italiani, tunisini e maltesi cercano di ricacciare in acque altrui, non indosserà né «camicia di bramante da sposa» né calzoni di «vela brigantina». Sconfinerà libero da un mare all'altro, sin quando i pesci non lo ridurranno indistinguibile poltiglia.

Sappiamo ormai con certezza che doveva essere un poveraccio, uno di quei milioni di dannati della terra, che per terra o per mare cercano, troppe volte senza riuscirci, un destino accettabile. Come facciamo a esserne certi? Perché sappiamo che mettere in moto le pilotine dei soccorsi e dei salvataggi costa. E se la pilotina restò ferma, ciò vorrà dire che non volevano scomodarla per un poveraccio.

È proprio questa la differenza che passa in Italia, visto che non siamo né maltesi né tunisini, fra intolleranza e solidarietà: spendere i soldi d'un po' di carburante per portare all'asciutto i resti di un naufrago.

la Rinascita della sinistra

in edicola domani



QUESTA SETTIMANA



Editoriale di
Guglielmo Epifani

Articoli di
**Katia Bellillo, Giuseppe Casadio,
Piero Di Siena, Vittorio Rieser,
Dino Tibaldi, Emilio Viafora**

Poster: "CANTIAMO IL LAVORO"

Ed inoltre:
La guerra
A. Aruffo, G. Carpi, D. Moro, J. R. Pauwels
La politica
**S. Boco, F. Coccia, G. Pagliarulo,
F. Pardi, L. Turci**

Il processo fascista contro il Pcd'I
di **L. La Porta**

Abbonamento annuale: euro 36,00
ccp 30756696, Laerre Soc. Coop. a r.l.

passione e ragione