

Lotta politica e prospettive economiche in Umbria

Tra le foci del Bradano e del Basento

I sindacati ed il piano strumenti pubblici contro i centri di potere

Involuzione
del centro-
sinistra
al Comune
di Bari

Dal nostro corrispondente

BARI. 1. Con la proroga di tre mesi della concessione alla Aspi del servizio di nettezza urbana è venuto meno il primo impegno programmatico della Giunta di centro sinistra che aveva stabilito di municipalizzare il servizio entro il 31 dicembre del 1962.

Dal settembre scorso, quando la Giunta di centro sinistra si presentò al Consiglio comunale con una serie di impegni, specie nel settore delle municipalizzazioni, le forze in Giunta contrarie ad un nuovo corso si sono andate rafforzando.

La proroga alle società concessionarie del servizio di nettezza urbana e di quello dei trasporti pubblici (quest'ultimo per 9 mesi) sono fatti precisi che stanno ad indicare il processo di deterioramento del centro sinistra a Bari. Questo deterioramento si manifesta nei modi più disparati ma tutti concomitanti.

L'altra sera, accanto alle due proroghe ai due servizi pubblici, dei trasporti e della nettezza urbana, la maggioranza di centro sinistra ha approvato alcune sovrapposizioni e supercontribuzioni esprimendo così — come ha denunciato il gruppo comunista il consigliere dott. Basile — adesione ad una vecchia impostazione antipopolare di tassazione.

Alle critiche che il compagno Giannini muoveva ai compagni socialisti (che nel proprio avevano definito il provvedimento non confacente agli interessi popolari), questi non hanno saputo rispondere. Vi è, affermava il compagno Giannini, una contraddizione tra: volontà e fatto politico concreto.

Il Consiglio è stato riunito sino a tarda ora per poter esaurire un lunghissimo ordine del giorno. Tra le caratteristiche della Giunta di centro-sinistra, vi è infatti quella di convocare il Consiglio una volta al mese, e alle volte ad ancora maggiore distanza, per procedere all'approvazione di deliberazioni prese con urgenza dalla Giunta con i poteri del Consiglio.

Nelle settimane scorse si è parlato con insistenza di una crisi in seno alla Giunta di centro-sinistra.

Il compromesso raggiunto con il rinvio di tre mesi della municipalizzazione del servizio di nettezza urbana ha fatto tacere queste voci con una vittoria della posizione della DC che nella Giunta fa la parte del leone.

La DC con questa proroga non solo è venuta meno, insieme all'intera Giunta, al primo impegno politico preso al momento delle dichiarazioni programmatiche, ma si è messa al sicuro fino alle prossime elezioni politiche di primavera.

Fino a quella data non ci sono più impegni seri da rispettare.

i. p.

Un anno di feconda attività

Politica di piano e delle municipalizzazioni nella conferenza del Sindaco di Terni

Dal nostro corrispondente

TERNI. 1.

Il sindaco di Terni, prof. Ottaviani, ha tenuto una conferenza stampa attraverso la quale sono emerse con chiarezza le scelte politiche fatte dall'amministrazione popolare nell'anno trascorso. Per il Comune di Terni l'attività del 1962 ha permesso la verifica della giustizia di una linea amministrativa, alla base della quale sono sempre stati i problemi della città, gli interessi della comunità e, al tempo stesso, ha consentito di porre in cantiere opere ed iniziative che si intrecciano con quelle già in via di ultimazione volte a creare nuove e moderne strutture.

Per meglio sventagliare le decisioni del Consiglio comunale, possiamo dividerle in tre ordini di questioni: gli aspetti economici e politici, le opere amministrative, la politica della municipalizzazione dei servizi pubblici.

Grazie allo studio dei tecnici, alla collaborazione della cittadinanza, al vivace dibattito del Consiglio comunale, è stato varato il nuovo piano regolatore. Per una città come la nostra, distrutta dagli eventi bellici, il piano regolatore rappresenta una garanzia per lo sviluppo urbanistico, la base per un razionale sviluppo di una città in espansione. Nel 1962 è stato posto fine a ogni empirismo nell'edilizia, con il coronamento di tutti quegli sforzi compiuti dagli amministratori per non rimanere irrimediabilmente nelle maglie della burocrazia. In questo quadro, si inserisce l'iniziativa per la costituzione di un ufficio comunale di edilizia, la specializzazione sulle aree fabbricabili.

Circa i problemi economici e politici di interesse generale, va valutata positivamente la presa di posizione del Consiglio comunale a favore della nazionalizzazione della «Terni elettrica», allo scopo di porre in un unico ente la gestione di questo importante settore energetico a fini di uno sviluppo sociale. Per quanto concerne la politica amministrativa, la politica di municipalizzazione del Comune, contro il carovita, per la difesa degli interessi del consumatore e per riparare i piccoli cittadini, una contraddizione tra: volontà e fatto politico concreto.

La nuova centrale del latte sarto ripara una certa possibilità di sviluppo del patrimonio zootecnico di Terni e Narni, una misura atta a garantire l'igiene di questo alimento, la possibilità di cooperativizzare la produzione. Conseguenze positive si avranno con il nuovo campo boario e in particolare con il trasporto a Terni del mercato, utile per la popolazione e per la conservazione anche dei prodotti ortofrutticoli, oltre che delle carni.

Una svolta decisiva nella vita dell'Amministrazione comunale si registra con la scelta di municipalizzare i servizi di pubblica utilità. Dopo due anni di vita dell'Azienda dei servizi municipalizzati della luce e dell'acqua è possibile trarre considerazioni utili per l'avvenire. La rete di distribuzione dell'elettricità, lasciata in uno stato di precarietà dalla «Terni», è stata per buona parte ripristinata secondo i criteri più moderni ed opere imponenti sono in corso per adeguare i servizi ai bisogni crescenti della città.

Forse di questa esperienza, la Giunta già pone le basi per la municipalizzazione del metano per lo sviluppo delle piccole e medie industrie (a tal fine è stata stanziata la somma

Le decisioni della «Terni» e della Montecatini sfuggono al controllo democratico e cozzano quindi contro l'interesse generale

Dal nostro inviato

TERNI. 1.

Mentre attendono che il Piano urbano venga loro sottoposto, per un dibattito pubblico, i cittadini guardano i cantieri e discutono i programmi (quel che se ne sa) dell'industria locale.

L'intento comune è di indirizzare finalmente l'economia umbra verso finalità d'interesse collettivo, unico modo per assicurare un'espansione antimonopolistica, cioè armonica. Il Piano dovrebbe fornire l'indispensabile strumento atto a vincolare gli orientamenti produttivi in questo senso.

L'esigenza primaria è quindi la democratizzazione — non formale, ma sostanziale — delle decisioni sulla futura dell'industria, che anche in questa regione guida lo sviluppo generale. Ciò vale tanto per il capoluogo di Stato (Terni), quanto per il monopolio (Montecatini). Entrambi costituiscono oggi un potere incontrollabile specie a livello locale. La Terni consegnò all'ente locale im-

pianti disastrosi, quando si trattò di municipalizzarli; poi osteggiò la nazionalizzazione del proprio settore elettrico; recentemente si è accorto col monopolio statunitense U.S. Steel per fabbricare acciai inossidabili.

La Montecatini domina la trasformazione dell'area da essa occupata, sposta officine, introduce in città la propria politica dispo-

La politica del lavoro, quattro filoni del potere esclusivo esercitato su Terni dal capitale pubblico e privato: collocamento, licenze, controllo del

to, istruzione professionale, abitazioni, trasporti. L'occupazione della mano d'opera è sottratta a qualsiasi controllo degli organi preposti. L'addestramento è alla Montecatini, unilateralmente aziendalistico, e si teme che altrettanto possa accadere quando sarà terminato il centro IRI attualmente in costruzione. Le case operaie e impiegate sono insufficienti e gli alloggi si assegnano a modo discriminato. I semiculi lavoratori «pendolari» (un quarto dei quali si allontana di oltre 15 chilometri) compongono una serie a cui nessuno pone rimedio.

Il costo sociale determinato dal potere politico della Terni e della Montecatini è perciò assai elevato, per l'utile sociale che esse apportano a questa regione. Basti citare la totale mancanza verso l'esigenza economica e sociale di dare un'utilizzazione locale alle materie prime prodotte nei vari stabilimenti, così verso la possibile creazione di una fascia di medie aziende.

Ora questi problemi sono acuiti dalle scelte produttive delineatesi ultimamente: alla Terni, con una «specializzazione» nel campo degli acciai, con lo scorporo del settore elettrico; con il potenziamento in chiave resinosa-sintetica dello stabilimento di Montorio; con la sottovalutazione del settore meccanico. Alla Polymer — Montecatini, con la caratterizzazione nel campo delle fibre tessili artificiali e con il potenziamento del centro ricerche.

Due esempi basteranno a chiarire meglio quale influenza queste scelte possano avere sulla economia ternana. Se la Terni nel campo siderurgico — per la produzione di acciai speciali, essa rischia di dover comprare il prezzo da altre aziende, sia per l'energia, che per la materia prima. Se la Terni, invece, si specializza nella produzione di acciai speciali, essa rischia di dover comprare il prezzo da altre aziende, sia per l'energia, che per la materia prima.

Se la Montecatini abolisce la viabilità asfaltata a Terni, il traffico si sposta verso il centro della Terni di Pagnano né il metano in arrivo, indispensabile alla polimerizzazione, per la produzione di acciai speciali, essa rischia di dover comprare il prezzo da altre aziende, sia per l'energia, che per la materia prima.

Non vogliamo anticipare nulla, ma ci sembra che il Piano sia nato proprio per porre fine a queste scelte delittuose. Il Piano è stato varato da una commissione di lavoro, che ha tenuto conto di tutti i problemi, e che ha cercato di dare una risposta a tutti i problemi.

L'altro strumento è il potere contrattuale che, accanto al potere d'intervento e di controllo, è il potere di veto. Il potere di veto è il potere di veto. Il potere di veto è il potere di veto.

La Terni, un primo passo in questa direzione (ma non siamo ancora all'applicazione) della democrazia, è dato dal recente accordo sull'introduzione del contratto Interind per quanto concerne le prerogative sindacali. Altrettanto, più ancora, è dato dalla Montecatini, per un maggior potere democratico nella fabbrica: anche qui bisogna poter contrattare collettivamente, e non solo con i sindacati.

Contro quel potere imprenditoriale che, per sua natura o per mediazione politica, non ha l'interesse generale, ci si deve quindi muovere. Si nella fabbrica che fuori: qui con il sindacato, là con gli organi del Piano.

Arise Accornero

Coi raggi infrarossi circoscritta la topografia del porto di Metaponto



La foto riproduce un rilievo aerofotogrammetrico della zona del porto di Metaponto. La freccia di sinistra, indica il lido del porto ricoperto da terreno fluviale. L'asse verticale tocca dalla freccia di destra, è la sede stradale della litorale jonica Taranto-Reggio Calabria.

Con lo stesso metodo dell'aerofotogrammetria scoperta la sistemazione urbanistica della città omonima

Dal nostro corrispondente

MATERA. 1.

Sulla esistenza e sulla entità urbanistica dell'antichissimo porto di Metaponto non vi sono più dubbi: una fotografia aerea a raggi infrarossi ne ha messo in luce per la prima volta la situazione topografica e ne ha individuato la posizione.

La scoperta è altrettanto interessante: infatti, dei numerosi porti della Magna Grecia disseminati lungo le coste joniche, quello di Metaponto è l'unico attualmente scoperto e che potrà essere portato alla luce nelle sue strutture originarie perfettamente conservate.

Il porto è situato fra le foci del fiume Bradano e del Basento, a breve distanza dall'antica città di Metaponto fondata dagli achei del Peloponneso probabilmente intorno al V secolo avanti Cristo. Da questa parte, e da questa città metapontina, i greci influenzarono gran parte dello sviluppo urbano di Taranto e di Brindisi, giungendo a portare la luce della civiltà, dell'arte e della religione greca fin nei più remoti centri del Salento e del Patentino.

La foto aerea rivela che il porto non era situato sul lido, ma nel bacino di una valle dell'entroterra che ancora nel secolo scorso esisteva. Il porto, infatti, che mostra i segni dell'alluvamento alla vigilia del 1962, era un porto di tipo «entroterra» e non un porto di tipo «litorale».

Oltremodo interessante è anche la scoperta — sempre tramite il rilievo fotografico aerea — della sistemazione urbanistica di Metaponto della quale finalmente si può conoscere la urbanistica: la foto rivela infatti che la città era situata su una collina, che appare racchiusa in una cinta muraria quasi completamente intatta, è assai simile a quella di Pompei, Agrigento e Paestum.

Eva si può suddividere in isole di forma molto allungata nel rapporto di circa 1 a 6 ed esattamente con il lato corto parallelo alle due mura. La pianta del piano urbanistico, orientata secondo la linea di costa. Infatti, l'unico avanzo della città, risparmiato dal tempo e dalle vicende storiche, è l'area del tempio di Venere, che si trova in una zona pianeggiante, quasi perfettamente intatta. In questo tempio, che misura circa 15 metri di lunghezza e 10 di larghezza, si trova una statua di Venere, che è stata trovata nel 1962.

Per riportare alla luce questi importanti ruderi del porto e della città di Metaponto l'ente provinciale del turismo di Matera ha chiesto alla Cassa per il Mezzogiorno un primo stanziamento di trecento milioni. Ma quest'ultima invece ha preferito limitare la spesa a 65 milioni per continuare gli scavi che già si stanno conducendo per portare alla luce le mura dell'antica città, mentre non ha mostrato ancora nessuna sollecitudine ad affrontare il problema della scoperta del porto per trattare della scoperta eccezionale dell'antica città di Metaponto.

La verità è che si potrebbero correre rischi di varia natura e, irrimediabile, portati se non si procedesse con tempestività — e con adeguati stanziamenti — a riportare alla luce un immenso patrimonio archeologico, storico e artistico.

Fra le altre cose, occorre sin d'ora anticipare che, quando è data per scontata — del nuovo corso di Metaponto — la scoperta del porto, si sta in realtà ripercorrendo il dorso di una civiltà che si sta perdendo. E che, se non si interviene presto, si perderà per sempre.

Walter Montanari

La Spezia:
«Nessun rievrasco dopo le 22 deve essere in città!»

Dal nostro corrispondente

LA SPEZIA. 1.

Con questa parola d'ordine il compianto delle Fiere, che si svolgeva in questi giorni, ha imposto l'accelerato un patto da Spezia sulle 24 e quello in arrivo al mattino sulle 4 circa, che si svolgeva rispettivamente la sera e la mattina. Il patto, a coloro che sostengono il bisogno di una sera di svago e di interesse culturale e di commercio, detaglianti per essere curati e regolari, i rifornimenti, giornali, all'intera riviera spezzina.

Attualmente, dunque, dalle 22.20 fino alle 6.20 tutti i rivenditori sono obbligati nei loro rispettivi negozi, proprio come in una riserva naturale, quasi si trattasse degli «indiani» della provincia. Il compianto di Genova, che ha tentato di giustificare il provvedimento adducendo giustificazioni diverse.

Sulle prime ha parlato di «scarsa frequentazione» dei servizi spezzini, poi ha ereditato di dover aggiungere che, ai motivi economici, bisogna aggiungere quelli tecnici. Infatti, dicono gli uffici competenti della Spezia, sono stati ripresi i lavori del radoppio ed altri lavori di risanamento delle linee esistenti stanno per essere iniziati. In realtà, però, alla notte, almeno fino a non vi è, nessun intervallo, nessuna sospensione del traffico sa. Viaggianti, che merci, i treni continuano a transitare con una media di uno ogni 20 minuti tanto sulla linea per Genova, quanto sulla linea per Livorno.

Perché i funzionari del compartimento continuano a rifiutare di prendere atto della grave situazione è difficile dire. Forse sono essi stessi vittime inconsapevoli di quel particolare abito mentale che rifiuta ogni ragionevole confronto di fatti e situazioni capaci di portare alla modificazione delle decisioni originarie. Non sono però questi i sistemi che dovrebbero formare un corretto rapporto con gli utenti.

Che cosa chiedono gli abitanti della Spezia che ogni giorno, di più, assumendo il ruolo di periferia della città, espulso? Niente altro che un elemento di elettrotenetismo in partenza da Spezia, sulla mezzanotte e al ritorno, in arrivo verso le 5, servizio a questo che esecra da alcune decine di anni, e che ridurrebbe notevolmente le attuali lunghezze 8 ore di isolamento. Non è certo con questo servizio che salterebbe l'equilibrio economico o quello tecnico dell'azienda ferroviaria.

Comprendano queste cose i funzionari del compartimento e, ripartito senza lasciar trascorrere altro tempo ad una pulese ingiusta a non fosse altro che per non offendere il tanto decantato marcosocialismo italiano, al quale veramente le «riserve razziali» non si addono nemmeno nella nostra provincia.

G. Luvisotti

Porto di Ancona

Fine d'anno con vodka e spumante a bordo della nave sovietica «Uman»

«Amicizia fra tutti i popoli»

Dalla nostra redazione

ANCONA. 1.

Mezzanotte del 31 dicembre 1962: nel salone centrale della nave sovietica «Uman», attraccata alle banchine del porto di Ancona, tutto l'equipaggio si ripeté: «hurra» le con una sparatoria di fuochi d'artificio delle bottiglie di spumante e corali brindisi, saluta festoso il nuovo anno. In un momento di fortuna, scatta la guerra, il compagno Alexander Tropin, capitano della nave, alza il calice e grida: «Pace perenne, amicizia fraterna fra tutti i popoli del mondo». Risponde uno scroscio di battimani ed evviva. Poi dalla «Uman» si alza solenne un canto popolare. Questo canto è un augurio. Porta fortuna, scaccia la guerra e dà ogni male. — ci spiega ridendo il capitano. Il compagno Tropin con noi parla in inglese.

In un angolo dell'accoglienza salone, le due graziose ragazze che lavorano a bordo avevano allestito un grande «albero di Natale» tutto illuminato e con in alto un grosso mappamondo sorvolato da alcune comasovietici. Sulla «Uman» si è fatta festa sino all'alba: in cucina era dalle prime ore del pomeriggio che preparavano la sequela di piatti e dolci per il cenone. Poi vino rosso, spumante, e tanta vodka.

La «Uman» è una nave modernissima, costruita di recente in un cantiere della Repubblica democratica tedesca. È la seconda di nove gemelle. Le navi sono tutte pronte per la navigazione. Da alcuni giorni nel porto di Ancona, è stata oggetto di lusinghiere valutazioni da parte degli esperti di cantieristica navale. A grandi linee la struttura della «Uman» è quella di una petroliera: le macchine, le cabine, i servizi, tutto spostato a poppa.

Davanti, da prima della metà della nave fino a prua, le stive per il carico. Con questo tipo di costruzione si ottiene molto più spazio per le merci da trasportare.

Non è questa la sede per indagare in un'illustrazione tecnica delle apparecchiature ed impianti di bordo. Per alcune operazioni si applica addirittura l'automatismo. Mentre il

trovavano sulla pianica di comando, il comandante Alexander Tropin da dietro il timone ci ha orgogliosamente dichiarato: «Vedete. Guidare questa nave è tanto facile quanto guidare un taxi».

La «Uman» ha già fatto scalo in tutti i maggiori porti del mondo: quelli della Germania Occidentale, dell'Inghilterra, della Cina, di Cuba, del Brasile, della Francia, dell'India ecc. Prima della fine di quest'anno, la settimana partirà per Venezia dove sbarcherà l'ultima parte del carico di cereali. Proviene dal Mar Nero. L'equipaggio è composto di 15 persone, compresi i due ragazzi ed il medico di bordo, un giovane di 23 anni laureato di fresco. I marinai lavorano sette ore al giorno. Hanno a bordo il cinema e la biblioteca. L'altra sera hanno assistito per TV alla finale del festival di Pechino.

Fino a poche settimane fa — ci riferisce il capitano — avevano una buonissima squadra di pallavolo. Poi i migliori giocatori sono sbarcati. Ed eccoci ora a dare un'occhiata alla squadra della «Uman» era imballabile ad Odesa.

Nella sala di svago i marinai curano vari altri murali: in alcuni, oggetti del disegno e delle sculture sono spesso d'ispirazione. Le ricerche della «Uman» dei mezzi e dei fondi messi a disposizione dell'EPT della «Cassa» può soddisfare nessuno per la ragione che la cosa deve l'antica città di Metaponto è abitata da subendo profonde trasformazioni.

La verità è che si potrebbero correre rischi di varia natura e, irrimediabile, portati se non si procedesse con tempestività — e con adeguati stanziamenti — a riportare alla luce un immenso patrimonio archeologico, storico e artistico.

Fra le altre cose, occorre sin d'ora anticipare che, quando è data per scontata — del nuovo corso di Metaponto — la scoperta del porto, si sta in realtà ripercorrendo il dorso di una civiltà che si sta perdendo. E che, se non si interviene presto, si perderà per sempre.

Walter Montanari

D. Notarangelo

VISITATE il più moderno negozio di:

TELEVISORI delle MIGLIORI MARCHE

a PREZZI IMBATTIBILI

C TTA' PRATO

VIA S. TRINITA 31-33
TEL. 25741

ECCEZIONALI SISTEMI

DI PAGAMENTO

LUNGA ASSISTENZA
TECNICA

VICOLO BIZZOCCHI
TEL. 25741