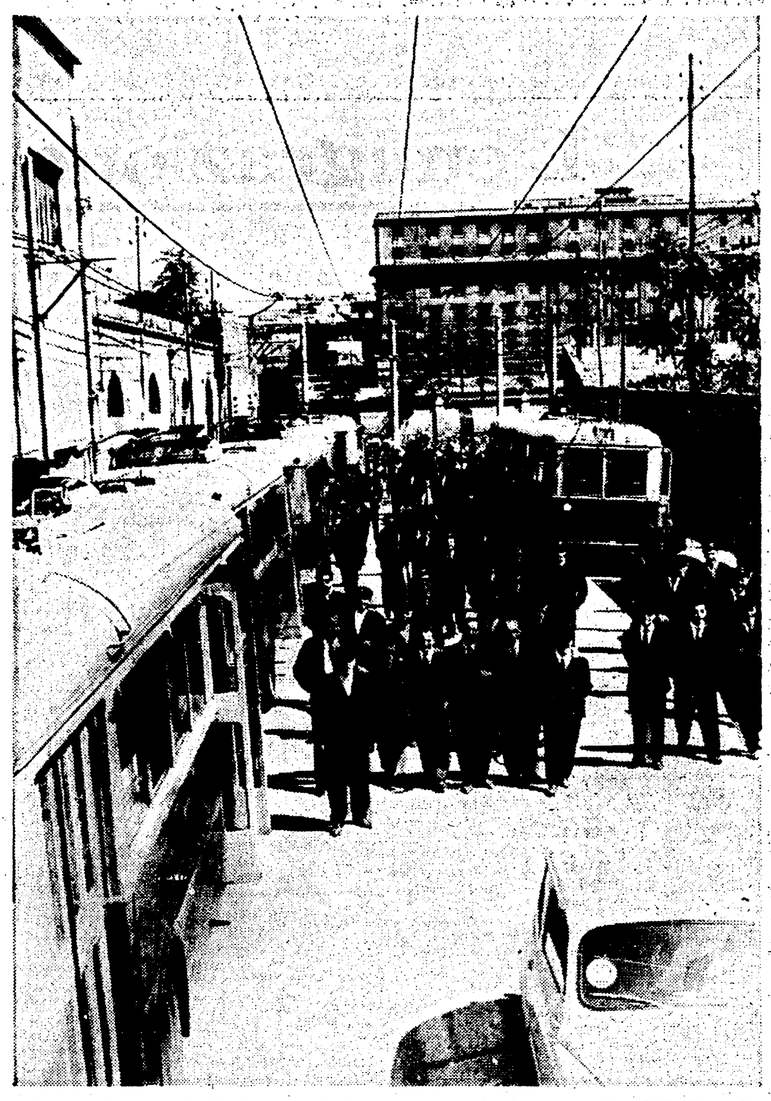
Lo sciopero dei dipendenti della SAER ha riproposto un problema assillante per la città pugliese

Bari: i trasporti urbani peggiori d'Italia



I dipendenti della SAER hanno effettuato tre giorni di sciopero. La città (300 mila abitanti) è rimasta paralizzata a causa della intransigenza della impresa che gestisce i trasporti urbani di fronte alle rivendicazioni del personale. I consiglieri comunisti hanno sollecitato la municipalizzazione del servizio. Nella foto: i lavoratori della SAER durante il recente sciopero

Dal nostro corrispondente

BARI, 27

Lo sciopero dei lavoratori della Saer (l'azienda privata che ha in concessione il servizio di pubblici trasporti) ha posto di nuovo all'attenzione della città quello che è il suo problema più assillante. Scriviamo da tempo che la città di Bari è, in quanto a trasporti, la peggiore servita d'Italia, e nessuno ha tentato di smentirci; come nessuno può contestare che ha i servizi più costosi dell'intero paese: le tariffe più alte in base a km-viaggiatore-vettura, come si dice in termini tecnici. In altre parole significa questo: a Roma si possono compiere con una circolare fino a km. 16 con il prezzo del biglietto di 25 lire; a Bari, per un percorso massimo di 4 km. e 700 metri, si spendono 35 lire. C'è da aggiungere che oltre la mezzanotte non circola più un mezzo pubblico, come se non si trattasse di una città di oltre 300 mila abitanti, ma di un piccolo centro di provincia.

I dipendenti della Saer avanzarono sin dal mese di giugno 1962 alla direzione dell'azienda, la richiesta di ottenere lo stesso trattamento economico e normativo praticato dalle altre aziende filoviarie ai propri dipendenti. La Saer, rispondendo di non voler accettare le richieste dei lavoratori, ha provocato lo sciopero ed i conseguenti disagi per l'intera cittadinanza.

A cosa mira la direzione dell'azienda con questa posizione? Ad ottenere un aumento del costo dei biglietti e la proroga della concessione. I lavoratori oltre che le richieste di miglioramenti economici e la riduzione dell'orario di lavoro, hanno posto la rivendicazione costante della municipalizzazione del servizio, che è la richiesta dell'intera cittadinanza, che la DC finora ha sempre reso impossibile pur non avendo il coraggio di pronunciarsi contro.

E' del gennaio scorso l'invio alla Giunta di centro sinistra (ora in crisi) da parte della Federazione autoferrotranvieri di un documento gravissimo sulle condizioni dei trasporti a Bari, sul disservizio della Saer e sullo sfruttamento da questa operato ai danni dei lavoratori. La Giunta lo ha semplicemente ignorato.

Si denunziava, nel documento, il fatto che l'azienda non ha mai avuto un organico di personale sufficiente e corrispondente alle effettive esigenze del servizio; che l'azienda ha tutt'oggi in servizio 415 unità e non 428 come disposto dal Ministero dei Trasporti; che nella Saer si effettuano ancora una media di 10 mila ore di lavoro straordinario al mese e che tutti i lavoratori hanno da recuperare ferie almeno per un anno, ferie che l'azienda non intende neppure pagare a norma di contratto. E' stato denunziato che circa 100 vetture in circolazione vengono pulite da appena tre operai, senza che l'assessore all'igiene del Comune abbia preso il minimo provvedimento. E' stato denunziato che la maggior parte dei mezzi è inservibile e pericolosa per la pubblica incolumità.

Per descrivere il clima all'interno dell'azienda basti un ultimo episodio. Al lavoratore Greco Menotti viene fatto un rapporto da un controllore per «contegno irriguardoso». Il controllore non si limita al rapporto alla direzione, ma denuncia il lavoratore alla magistratura. Questa assolve il Greco perchè il fatto non sussiste. Nonostante ciò la direzione della Saer sospende per 5 giorni il dipendente. Il sindaco di Bari invita la Saer a togliere la sospensione e per giunta non riceve nemmeno una risposta. Naturalmente la condotta della Saer nei riguardi del sindaco dc è corrispondente alla politica democristiana nei confronti di questo monopolio, cioè di sudditanza e di complicità ai danni della cittadinanza.

Italo Palasciano

Potenza: politica di rapina del monopolio dei trasporti

La Sita rende ogni viaggio un'avventura

Nostro servizio

POTENZA, 27

Da Potenza a Lagonegro il viaggio è una avventura. Non è solo l'aspetto antidiluviano dell'autobus della SITA che mi suggerisce questo ricordo. A Brienza, dopo 40 chilometri di viaggio relativamente comodo, bisogna cambiare: il «pulmanino» è vecchio, sgangherato, piccolo: siamo già non meno di 15 persone in piedi nel corridoio ed altre diecine aspettano pazientemente, sul marciapiedi; alla fine, poi, ci entreremo tutti.

Mentre il bigliettaio sta disponendo i bagagli sull'«imperiale» e cerca di ordinare la ressa che si accalca agli sportelli, l'autobus comincia ad andare indietro: un momento di panico per tutti, un salto del fattorino, un nervoso strappo al freno a mano. «Dovrò accomodarlo meglio, questa sera, in garage», dice il fattorino: e così vengo a sapere che, finito il lavoro di linea, egli diventerà meccanico. Tutto a posto!

Mi chiedo che cosa possa accadere se incontriamo la «stradale» e dovesse imporci il rispetto della legge sul numero massimo di persone consentite: metà dei passeggeri dovrebbe rimanere a terra, per dodici ore, in attesa del prossimo mezzo.

Il bigliettaio, partendo, è diventato autista. Sono dunque tre le mansioni che esplica questo solo dipendente: durante tutto il tragico deve pensare alla guida e, nelle fermate, ai biglietti, ai bagagli. Mi chiedo in che misura quest'uomo possa essere calmo, con i riflessi pronti quest'uomo cui, in definitiva, è affidata la vita di diecine di persone. A cosa penserà: ai cartelli indicatori o alle somme riscosse? Ai conti, se li ha fatti bene o se invece non ha sbagliato e dovrà rimetterci qualche migliaio di lire? Insomma, in che misura quest'uomo è veramente attento alla guida ed alla strada?

Come in colonia

Questo enorme monopolio dei trasporti che si chiama SITA e che qui in provincia di Potenza rappresenta una piovra che sfrutta cittadini, amministrazione provinciale, dipendenti, amministrazioni comunali, tutti insomma, che sfrutta la miseria, non presenta nemmeno le caratteristiche «moderne» e di civiltà che può avere invece altrove: i mezzi più scassati vengono mandati in questa provincia «del Sud», come se fosse «colonia».

La SITA riscuote dall'Amministrazione provinciale di Potenza, per il tipo di servizio che abbiamo appena visto, 30 milioni l'anno a titolo di «contributo» (per il servizio urbano del capoluogo, poi, il monopolio beneficerà di mezzo milione ancora). Non basta: la collettività paga ancora una volta la fortuna di ammirare gli autobus (chè se poi verrà usufruire del servizio dovrà pagare, è logico, il biglietto) attraverso altri «contributi» che diecine di Comuni devono dare per avere un servizio più comodo.

Fatti i calcoli, il viaggiatore che adopera il mezzo di trasporto pubblico, paga 3 volte: attraverso il contributo dell'Amministrazione provinciale, poi attraverso quello del proprio Comune di residenza, infine quando acquista il biglietto di viaggio.

La SITA, in provincia, fa il bello e il cattivo tempo impedisce lo sviluppo di altre iniziative, persino degli stessi Comuni, impone i «suoi» canoni, taglieggia le Amministrazioni civiche.

Si paga tre volte

L'Amministrazione di S. Chirico R. paga 200 mila lire l'anno di contributo per il servizio prestato con il solo autista: 45 mila lire vengono pagate a Cancellara; il Comune di Calvello, per poter avere due corse invece di una, si è impegnato per 300 mila lire l'anno; 150 mila lire vengono pagate da Viggiano per poter aver un collegamento con Laurenzana (anche qui la direzione ha disposto un solo autista-bigliettaio per risparmiare «sulle spese»); ancora 60 mila lire a Trecchina, e così per diecine di comuni, tutti con bilanci deficitari.

E' una storia di taglieggiamento continuo, effettuato praticamente sulla pelle degli abitanti di Comuni poveri che non possono permettersi il lusso di iniziative socialmente utili per le ristrettezze del bilancio e che poi finiscono col dare una parte di questo magro bilancio proprio al monopolio.

Si impone un piano a livello provinciale (che potrà meglio essere coordinato con la istituzione dell'Ente Regione) che tagli le unghie al monopolio e imponga il carattere di pubblica utilità del trasporto stesso.

Un altro discorso è da farsi per la organizzazione di sfruttamento all'interno della SITA stessa, per le continue violazioni contrattuali, per gli orari impossibili che vengono imposti (ed al solo scopo di risparmiare mezz'ora di straordinario da pagare ai dipendenti), per la evasione, in pratica, alla legge che stabilisce la sostituzione dell'autista dopo 70 chilometri di guida.

Succede infatti che la «coppia» (autista e bigliettaio) che lavora sull'autobus rimane anche dopo i 70 chilometri: alla guida viene assegnato il bigliettaio e la funzione di questi esplicata dall'autista. E cioè, con un semplice «scambio» di mansioni, la SITA applica, sulla carta, la legge. In effetti, nessuno dei due dipendenti è logicamente riposato, e il dipendente che prima faceva il bigliettaio arriva al posto di guida con diverse ore di lavoro.

Rodolfo Pecorella

Bari: il PCI sollecita la municipalizzazione dei trasporti urbani

BARI, 27

Una delegazione del gruppo consiliare comunista ha chiesto stamani alla giunta la revoca immediata della concessione del servizio di trasporti pubblici alla azienda privata che l'ha in concessione, e la gestione diretta del servizio medesimo da parte dell'Amministrazione comunale.

Lo sciopero degli autoferrotranvieri dura da tre giorni e la città rimane paralizzata.

La richiesta dei consiglieri comunisti ha lo scopo di evitare che l'azienda ricatti l'Amministrazione comunale avanzando un aumento del costo dei biglietti. I consiglieri comunisti hanno chiesto inoltre che siano accelerati i tempi per la municipalizzazione del servizio che è prevista per il prossimo settembre.

L'atteggiamento dei rappresentanti della giunta però è stato del tutto negativo sulle richieste del gruppo comunista.

Telegrammi di protesta contro la società e di solidarietà verso i lavoratori in sciopero sono stati indirizzati al prefetto di Bari da parte di numerosi cittadini delle frazioni di Ceglie e Carbonara.

Potenza: le camiciaie al 33° giorno di sciopero

POTENZA, 27.

Lo sciopero delle camiciaie di Potenza, giunte ormai al 33. giorno di lotta, ha determinato un largo movimento di solidarietà da parte dei lavoratori con una sottoscrizione di tutte le categorie a cominciare dai dipendenti degli Enti Locali, ai quali si sono uniti i postelegrafonici, gli edili, la Federbraccianti, gli ospedalieri, la CGIL, le Federazioni del PCI e del PSI.

L'intransigenza padronale — che costringe le giovani operaie ad un duro sacrificio economico — ha così trovato degna risposta in questa iniziativa.

Come si sa l'agitazione delle camiciaie trae origine dalla mancata applicazione, da parte dei datori di lavoro, del contratto collettivo nazionale entrato in rigore fin dal giugno del 1962 e mai applicato. Inoltre le operaie rivendicano anche il riconoscimento delle nuove qualifiche stabilite dal nuovo contratto collettivo oltre, s'intende, agli arretrati dovuti per differenza del salario, secondo le tabelle del contratto collettivo stesso.

A più di un mese dalla apertura della vertenza e malgrado tutti i passi compiuti dai rappresentanti sindacali presso le Autorità per tentare di comporre la vertenza, la soluzione sembra ancora lontana: infatti le varie «concessioni» proposte dai datori di lavoro (miranti a dare solo una parte degli arretrati spettanti) sono state respinte dalle lavoratrici.

Di fronte alla compattezza dello sciopero, uno dei datori di lavoro, il signor Petilli titolare della «LICA», ha cercato di esercitare un'azione di pressione indiretta sospendendo i lavori di ampliamento dello stabilimento e sospendendo gli edili dipendenti «in attesa della composizione dello sciopero».

Le autorità, dalla loro parte, devono prendere in considerazione lo stato di disagio provocato dalla intransigenza padronale.

Luciano Carpelli

Come ai tempi «leggendari» delle lotte per la terra

Ritorna l'entusiasmo fra i contadini lucani

Rotto per la prima volta il fronte «bonomiano» con la vittoria del PCI si preparano impegnative lotte per la riforma agraria

Dal nostro corrispondente

MATERA, 27

Nelle terre del Metapontino è stata sconfitta clamorosamente la politica agraria della DC. Qui, nei comprensori della riforma di Scanzano e Policoro, a Montalbano, in tutto l'arco della meravigliosa pianura jonica, dove maggiore è la concentrazione dello sviluppo agricolo attraverso l'espansione dell'azienda capitalistica, dove operano l'ente di riforma e la OECE, che vi si è installata coi «poli europei di sviluppo agricolo», qui — dicevamo — la avanzata del PCI è stata netta, brillante. Quel che più ci colpisce è il modo in cui, fra i contadini, si parla ancora del risultato del 28 aprile: ne discutono con molto calore, se ne entusiasmano, se ne sentono orgogliosi perchè l'avanzata comunista, nella misura in cui è avvenuta nel Paese come nel Metapontino, deve imporre un nuovo corso alla politica agraria del governo.

L'entusiasmo dei contadini, il loro orgoglio per questo «primo voto comunista» — del resto — è riscontrabile nelle cifre. Ecco alcuni dati: a Montalbano Jonico alla lista comunista sono andati 1830 voti contro i 1255 delle ultime elezioni politiche e contro i 679 voti delle elezioni provinciali del 1960. A Policoro il PCI guadagna altri 534 voti, a Nova Siri avanza di altri 524 voti mentre il carico elettorale dei voti che il PCI ottiene a Pisticci e a Bernalda, altri due grossi comuni del Metapontino, è stato largamente riconfermato anche in queste elezioni.

Il fronte clericale e «bonomiano» fra i contadini, assegnatari, coltivatori diretti, mezzadri e fittavoli è stato rotto per la prima volta con un larghissimo voto al PCI, nonostante il mostruoso dispiegamento di forze e di mezzi che la DC ha effettuato in tutta la zona.

A Scanzano e a Policoro il nostro ritorno postelettorale si è trasformato in una festa. Fra i contadini assegnatari di queste zone — come del resto in tutte le campagne materane — l'incontro con la gente dei campi è stato un discorso politico pieno di entusiasmo, una discussione sui problemi dei contadini e dell'agricoltura che col voto del 28 aprile «devono necessariamente» imporsi all'attenzione del Paese, essere affrontati in modo serio e organico, risolti.

«L'accresciuto peso politico del PCI può, oggi, imporre scelte diverse al nuovo governo italiano in merito ai problemi delle campagne»: sono concetti, questi che abbiamo sentito ripetere dappertutto, in ogni casa di contadino e di assegnatario, in tutti i borghi rurali, in tutte le campagne dove le nostre domande sui risultati elettorali, sulle impressioni, si sono incontrate con questa grande forza contadina che il 28 aprile ha cominciato seriamente a trovare la via del PCI: soprattutto qui nel Metapontino dove i contadini stanno trovando il senso della loro forza e dove attualmente è aperto il discorso sulle sorti dell'agricoltura della Basilicata.

Sulla cresta di questa ondata di entusiasmo, per la prima volta in queste proporzioni, abbiamo sentito i contadini avanzare proposte, formulare piani, discutere con passione di agricoltura moderna, di industrializzazione della agricoltura, di cooperative, di difesa dei prodotti, trasformazioni fondiarie nel quadro di una moderna e generale riforma agraria. Ci hanno ricordato, questi discorsi, la carica delle lotte per la terra di tempi ormai lontani e quasi leggendari.

E di lotte si parla anche ora. Se ne intuisce il volume nella carica di questo rinnovato entusiasmo, nella ripresa cosciente della battaglia del mondo contadino per la difesa di quanto si è conquistato, per la conquista di nuove avanzate.

Infatti abbiamo sentito quanto sia viva oggi l'attesa in mezzo alle decine di migliaia di contadini di queste campagne metapontine delle manifestazioni contadine che avranno luogo nelle prossime settimane per iniziativa dell'Associazione contadini, Camera Canfederale del Lavoro, Federbraccianti, della Federazione delle Cooperative.

E' una lotta che si articolerà negli ultimi giorni di maggio e nella prima settimana di giugno, come diciamo in altra parte del giornale, attraverso comizi, assemblee, cortei ed altre iniziative in tutte le campagne materane, nel Metapontino, e in tutti i comuni della provincia. Qui a Policoro e a Scanzano, a Montalbano e Pisticci, a Bernalda se ne parla con fervore, si fanno preparativi, c'è — soprattutto — una sorprendente mobilitazione di forze nuove che trova alimento nell'entusiasmo dell'avanzata comunista nelle elezioni scorse.

D. Notarangelo

NELLA FOTO: il compagno Amendola che ha visitato di recente la zona di Metapontino.

Investe la Provincia e il Comune

Pescara: dibattito sulla crisi del centro sinistra

Dal nostro corrispondente

PESCARA, 27.

I problemi scaturiti dalla crisi dell'Amministrazione di centro-sinistra alla Provincia ed al Comune sono stati oggetto di un pubblico dibattito al teatro Pomponi. A nome dei consiglieri comunisti ha puntualizzato la situazione il compagno Felicetti, capo-gruppo al Comune: «La crisi delle Giunte, egli ha detto, non ci ha colto alla sprovvista. Per un anno, instancabilmente, nel Consiglio, nelle piazze, abbiamo sottolineato i limiti d'impostazione politica e programmatica delle Giunte, la loro incapacità a liberarsi dalla ipoteca pesante della destra manciniana della DC. Oggi, dopo un anno, ecco arrivare la lettera del segretario del PSI. Si tratta senza dubbio di un importante documento che ha il merito di aver riconosciuto ufficialmente la esistenza del problema, ma si tratta anche di un documento redatto — questa è l'impressione — più per soddisfare strati larghi del PSI delusi dai risultati elettorali, che per determinare una svolta radicale negli orientamenti delle due amministrazioni».

Egli ha proseguito affermando come l'impostazione politica contenuta nella lettera non può che condurre alla sola modificazione di alcuni nominativi nella composizione delle giunte, mentre le questioni di fondo sono altre. «Pregiudizialmente — ha continuato — si tratta di sottoporre al fuoco della critica più severa la politica della vecchia giunta clerico-fascista Mancini-Delfino in modo da cancellarne l'influenza nella vita della nostra città. Si tratta in secondo luogo di elaborare un programma che parta da una concezione moderna e democratica delle funzioni dell'Ente cui spetta la responsabilità di guida della città più importante dell'Abruzzo. Naturalmente per far passare questa linea occorre riunire le forze disposte a battersi per essa. E queste forze sono a sinistra: sono in primo luogo i 13.000 comunisti della città di Pescara. Ecco che cosa s'intende dire quando si sottolinea la necessità che le forze che seguono il partito comunista entrino nel campo governativo. Non si tratta per noi di entrare oggi nelle Giunte: questo è un problema che sarà posto all'o.d.g. nella prossima consultazione amministrativa, quando chiederemo al popolo di Pescara di ridare vita ad una giunta di sinistra.

Oggi la questione è un'altra. Si vuole una giunta con un programma democratico? Ebbene se questo programma si vuole elaborare e realizzare è pazzesco tentare di mettere da un lato il PCI. Per uscire dalla più piatta e disordinata amministrazione, bisogna che si faccia chiarezza sulle pesanti accuse che sono state fatte a Mancini, a Delfino e a Cetrullo durante la campagna elettorale. Infine egli ha concluso invitando alla lotta per l'attuazione di questa linea tutte le forze democratiche della città di Pescara.

Nel dibattito, che è seguito, sono stati affrontati i vari problemi che attendono una soluzione: da quelli dell'agricoltura a quelli dello sviluppo industriale, a quelli delle attrezzature civili. Per la città di Pescara sono stati ribaditi quattro punti fondamentali, che già all'atto della formazione della giunta di centro-sinistra furono indicati dal PCI:

1) revisione del piano regolatore che, tenendo conto della necessità dell'immediata sistemazione degli impianti ferroviari, della difesa e della creazione di ampie zone verdi destinate a parchi e a giardini pubblici, sia fondato sulle linee della legge Sullo, sull'acquisizione al demanio comunale di aree destinate all'edilizia popolare per frenare la speculazione sulle aree fabbricabili;

2) organizzazione dell'area di sviluppo industriale quale centro di lotta antimonopolistica e di potenziamento economico dell'apparato produttivo cittadino nel quadro della programmazione provinciale e regionale;

3) elaborazione di un piano organico di municipalizzazioni nei settori dei servizi pubblici: distribuzione dell'energia elettrica e del gas, dei trasporti urbani, del latte, dei servizi sociali di più largo interesse popolare;

4) sviluppo di moderni servizi sociali razionalmente distribuiti che tenga conto delle nuove esigenze sorte per l'ingresso di migliaia di donne nel processo produttivo (asili nido, tavole calde, lavanderie comunali, ecc.).

Gianfranco Console

Terni: inaugurata la seconda scuola italiana medico-psico-pedagogica

Dal nostro corrispondente

TERNI, 27.

La seconda scuola statale medico-psico-pedagogica del nostro Paese è stata inaugurata a Terni. La scuola per il recupero dei fanciulli anormali è stata realizzata grazie ad una gara di solidarietà umana delle Amministrazioni Comunale e Provinciale, col concorso dell'ONMI, del Provveditorato agli Studi e dell'Associazione Aiuti Internazionali. Già una trentina di fanciulli hanno trovato il conforto nella moderna scuola «Sante De Sanctis», che è costata un centinaio di milioni. I fanciulli, per lo più mongoloidi, trascorrono la giornata in una palazzina a tre piani, nel mezzo di un parco, tra il verde che rende meno grave il difficile insegnamento. La palazzina è stata concepita secondo una formula rispondente alle esigenze che si richiedono per trarre maggiore profitto nel recupero dei minorati, e quindi un vero asilo-scuola. Oltre a dieci spaziose aule e cinque laboratori, attrezzati in modo tale da avviare i giovani nei primi passi di un qualche lavoro che consenta al tempo stesso distensione ed impegno, dispone anche di una grande sala per la refezione e di una palestra.

I fanciulli vengono rilevati al mattino nelle proprie case per esservi riaccompagnati con auto della scuola, dopo una giornata intera, in cui i fanciulli possono divertirsi, pranzare ed avviarsi, sotto una speciale direzione del corpo insegnante, ad apprendere le norme più elementari per leggere e scrivere.

Una «équipe» speciale di insegnanti dirige il primo corso, dopo aver assimilato le nozioni pedagogiche per soggetti che hanno estremo bisogno di un insegnamento particolare. La professoressa Rovigatti, ha diretto il corso di specializzazione per le maestre che si stanno prodigando in una missione umana e sociale.

Il prof. Caravaggi segue da vicino la direzione didattica, mentre il dott. Aldo Moretti, giorno per giorno, si interessa da vicino della cura medica dei fanciulli ed è preposto alla selezione di quelli che dovranno essere immessi ai prossimi corsi della scuola «Sante De Sanctis».

Una scuola, insomma, che dispone già di tutti gli strumenti e di un corpo insegnante in grado di sollecitare lo sviluppo intellettuale dei minorati. La scuola «Sante De Sanctis» rappresenta un esempio da seguire e riproporne con estrema energia l'intervento dello Stato.

Si tratta di un'opera che consente il recupero di cittadini alla vita sociale sino ad oggi esclusi, di solidarietà attiva verso le famiglie che sono state colpite. Il prof. Carlo De Santis, presidente della Società italiana per l'assistenza ai minorati psichici, nel tenere la conferenza inaugurale della scuola, ha esaltato giustamente il pregevole incontro delle diverse Amministrazioni pubbliche nel dare un contributo fattivo alla costruzione di una scuola che assolve un compito non trascurabile nella società moderna.

Alberto Provantini