Promossa dal comitato cittadino di solidarietà

Manifestazione a Firenze per i minatori di Ravi

Avrà luogo sabato al Palagio di Parte Guelfa — Invitati il sindaco La Pira, il presidente della Provincia Gabbuggiani, i parlamentari ed i dirigenti nazionali dei sindacati dei minatori

Dalla nostra redazione

FIRENZE, 9.

Il Salone del Brunellesco, in Palagio di Parte Guelfa, ospiterà sabato prossimo alle ore 18 una manifestazione cittadina in solidarietà con i minatori di Ravi che da mesi stanno lottando per impedire la smobilitazione degli impianti della società Marchi.

Alla manifestazione, promossa dal comitato di solidarietà con Ravi, sono stati invitati il sindaco professor Giorgio La Pira, il presidente della Amministrazione provinciale Elio Gabbuggiani, i parlamentari della circoscrizione e i dirigenti nazionali dei sindacati dei minatori. Un'altra manifestazione ha avuto luogo questa sera a Borgo S. Lorenzo; un'altra si svolgerà sabato a Tavarnuzze.

L'altra sera, intanto, ha avuto luogo una conferenza stampa tenuta da una delegazione dei lavoratori di Ravi. Erano presenti Olindo Elmi, segretario della C.I., Athos Soldatini, membro della C.I. e segretario provinciale del sindacato minatori UIL e Rolando Sartori del comitato di agitazione.

I rappresentanti dei minatori, dopo aver puntualizzato la situazione, hanno voluto smentire in maniera inequivocabile alcune affermazioni fatte dal segretario della CISL, Bacci, secondo il quale la vertenza dei minatori di Ravi si sarebbe fatta «insolubile poichè la proprietà Marchi vuole evidentemente premere sul governo».

Una notevole responsabilità di questa situazione — sempre secondo il segretario della CISL — sarebbe da imputarsi alla CGIL che avrebbe sostenuto la Marchi. Simili affermazioni, hanno precisato i rappresentanti dei lavoratori, hanno profondamente indignato i minatori e quanti responsabilmente conducono questa battaglia. Ognuno sa — hanno affermato i membri della CI di Ravi — che ogni battaglia sindacale, non solo nella miniera, è sempre stata condotta in maniera unitaria. Forse, aggiungiamo noi, una così gratuita affermazione potrebbe essere collocata solo nell'ambito di una manovra meschina e denigratoria fatta ad arte per coprire la rinuncia da parte del segretario della CISL naturalmente e non dei lavoratori che seguono quella organizzazione sindacale) a proseguire la lotta per salvare la miniera

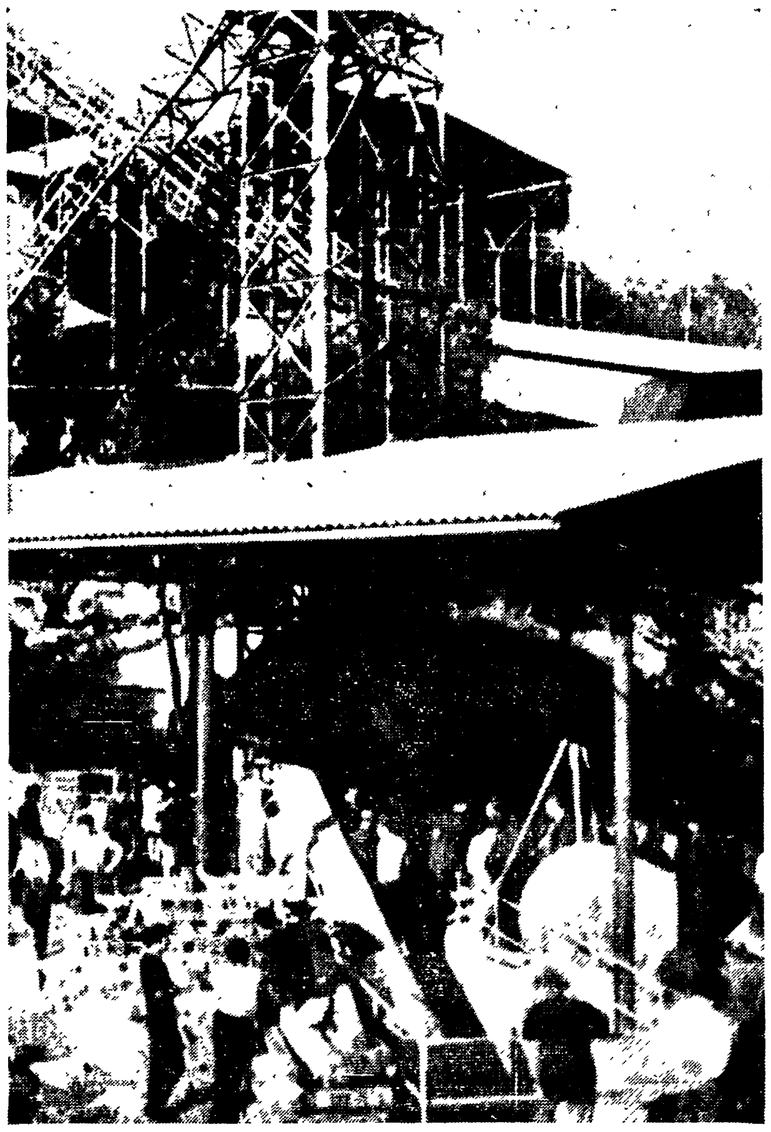
E', infatti, strano che Bacci giudichi insolubile la vertenza di Ravi «poichè la proprietà Marchi vuole premere sul governo». Di quali pressioni si tratta? Ed, in ogni caso il governo è disposto a tollerare il ricatto dei Marchi?

L'affermazione è quanto mai oscura e si presta a molte interpretazioni. Certo è che essa appare molto equivoca sulla bocca di un sindacalista. Tanto più strana essa appare — come hanno affermato i membri della C.I., che hanno riportato di questa dichiarazione una impressione nettamente negativa — poichè proprio il Bacci, l'unica volta che venne a Grosseto, partecipò ad una riunione dei rappresentanti delle diverse centrali sindacali (e quindi della CGIL) nel corso della quale fu approvato un ordine del giorno che chiedeva o la revoca dei licenziamenti o la revoca della concessione della miniera ai Marchi.

Perchè la vertenza sarebbe divenuta improvvisamente insolubile?

La delegazione ha poi contestato alcune affermazioni apparse su un manifesto della associazione industriali che aveva l'evidente obiettivo di distorcere i fatti circa i licenziamenti effettuati alla miniera.

Nel corso della mattinata i rappresentanti dei minatori si erano incontrati con i lavoratori della Ideal Standard, che hanno aperto una sottoscrizione, come hanno fatto quelli dell'Ataf.



La miniera di Ravi

Manifestazione dei giovani ad Augusta

AUGUSTA (Siracusa), 9

Si è svolta ad Augusta una manifestazione provinciale della gioventù siracusana per la pace ed il disarmo delle forze di polizia, nel corso della quale hanno parlato il segretario provinciale della FGCI, compagno Giovanni Saleri, ed il compagno Giuseppe Messina della Segreteria della Federazione del partito. A conclusione della manifestazione è stato proiettato il film: «La corazzata Potiomkim».

Sciopero a Bari dei dipendenti della Marozzi

BARI, 9.

I 300 dipendenti della società autolinee Marozzi hanno effettuato oggi uno sciopero di 24 ore. Nessun mezzo è partito nelle varie province pugliesi servite dalla società. I lavoratori, questa mattina, si sono recati presso l'Amministrazione provinciale di Bari a cui era stata chiesta, settimane fa, la provincializzazione del servizio.

La società Marozzi da circa un anno paga i dipendenti saltuariamente e risulta inadempiente ad una serie di obblighi, per cui i lavoratori e numerosi sindaci di comuni pugliesi chiedono la revoca della concessione.

Vittoria della CGIL alla SITA di Salerno

SALERNO, 9

La CGIL ha riportato un grande successo alle elezioni per il rinnovo della CI alla SITA, grossa azienda di trasporti automobilistici Su 190 voti validi (i votanti erano 204), al sindacato unitario sono andati 185 suffragi: alla CISL appena cinque Sono stati riconfermati i precedenti compagni della C.I. uscente, cioè: Puopolo, Amodeo, Cuius e D'Ambrosio.

Una ipotesi che va acquistando credito fra gli economisti

Terni e Ancona: centri per lo sviluppo umbro-marchigiano

Il porto adriatico ed il collegamento con il suo hinterland - I compiti dell'ISSEM - Il ritardo delle Marche nella individuazione delle sue direttrici di sviluppo economico

Dalla nostra redazione

ANCONA, 9

L'idea di fare degli impianti industriali di Terni e del porto di Ancona due punti di forza dello sviluppo economico programmato dell'Umbria e delle Marche — e più estesamente di una fascia dell'Italia Centrale — va acquistando credito e consensi fra gli studiosi marchigiani di problemi economici.

L'idea parte da un'esigenza molto concreta: quella di un indispensabile collegamento delle industrie complementari, funzionanti o da impiantare nelle regioni centrali, con un'industria base. Nelle Marche l'industria a partecipazione statale è completamente assente tranne per due modeste fabbriche (a Loreto e Matelica) dell'ENI.

Alcuni Comuni da molto tempo rivendicano dallo Stato l'impianto nel loro territorio di un'industria base. Ma l'accoglimento di queste richieste appare piuttosto improbabile. In altre parole, si ritiene poco realistico concepire un intervento dello Stato con grandi complessi industriali a favore e nell'ambito di una sola regione. Ciò, almeno allo stato attuale.

Per questo nelle Marche vari circoli economici hanno spostato la loro attenzione sugli impianti industriali base della «Terni». Questi ultimi dovrebbero servire pertanto non solo all'incremento industriale dell'Umbria, ma anche delle Marche e di altre regioni vicine.

La soluzione viene posta naturalmente in modo del tutto problematico Ripetiamo: si è allo stato dell'idea, di una proposta di studio. Si dovrà, ad esempio, sincerarsi anzitutto se esistono ostacoli economici, finanziari, ambientali tali da impedire un potenziamento ed un ampliamento degli impianti ternani così come richiede la nuova e più ampia funzione per essi prospettata.

Ed è in questo quadro di possibili — anzi, necessari — contatti e punti di riferimento comuni fra i piani di sviluppo seguiti da regioni limitrofe, che si colloca la funzione del porto di Ancona. Vi sono alcuni tipi di traffici che hanno il loro punto insostituibile di transito nei porti del Tirreno, ma ve ne sono altri (con l'Europa Orientale, l'Asia, parte dell'Africa, la Australia) che hanno la loro sede più favorevole — sia per costi e per rapidità di trasporto marittimo — nel porto di Ancona.

Tutto questo può sembrare perfino ovvio. Ma nella realtà non avviene così o, perlomeno, non in tutti i casi. Il porto di Ancona (come del resto tutti gli altri dell'Adriatico) necessita di un più elevato numero di linee regolari soprattutto con navi che facciano servizio di collettame: una piccola industria non può noleggiare una nave tutta per sè!

C'è l'irrisolto ed acuto problema del potenziamento degli impianti portuali, della creazione di grandi magazzini e depositi ecc. in modo da ampliare la ricettività dello scalo, dare ogni garanzia nella funzionalità delle operazioni di carico e scarico, nella conservazione delle merci

C'è poi la vecchia esigenza di snellire ed ammodernare i collegamenti transappenninici: può sembrare incredibile, eppure il porto di Ancona è malamente collegato con il suo hinterland naturale. Sono precarie ed insufficienti le comunicazioni con le zone centrali interne e persino quelle con le altre regioni rivierasche che, ancora debbono contare (come le Marche), sulla superatissima SS. Adriatica.

Fra enti locali marchigiani ed umbri sono avvenute anche iniziative comuni per giungere a migliorare i collegamenti stradali fra le due regioni. Ma questi disegni dettati da un semplice calcolo di razionalità sono stati pressochè ignorati dai governi. Si pensi, giusto per fare un esempio, che la ferrovia Roma-Ancona nell'Umbria e nelle Marche è tuttora servita da un solo binario.

Sulla base di questi dati di fatto è possibile spiegarsi le ragioni per cui il porto di Ancona non riesce ad assolvere pienamente la sua funzione nei riguardi del proprio hinterland.

Abbiamo fin qui esposto idee, progetti, profonde esigenze, connessi, fra tanti altri, allo sviluppo economico dell'Italia centrale. Così come vengono avvertiti e sollevati nelle Marche.

La regione marchigiana, tuttavia, per inserirsi efficacemente nel dialogo e nel contatto con le regioni limitrofe deve recuperare il forte ritardo accumulato nei tempi di elaborazione, di definizione, nelle scelte delle sue direttrici di sviluppo economico e sociale. A questo proposito l'organismo unitario recentemente creato dai maggiori enti locali della regione, l'ISSEM, dovrà porsi immediatamente all'opera. Nella prossima settimana avrà luogo la seconda riunione del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto.

Si dovranno eleggere gli organi dirigenti. Nelle prima riunione, accanto a diversi e contrastanti punti di vista fra le forze politiche che nell'ISSEM sono rappresentate, sono anche emerse importanti e positive posizioni convergenti. L'accordo non è facile, ma si raggiungerà se verranno superati particolarismi, divisioni ideologiche, calcoli di partito. Una volta percorsa questa fase iniziale — ed auguriamoci presto e bene — l'ISSEM dovrà muoversi sollecitamente per portare le Marche alla pari con le altre regioni sulla strada della elaborazione dei piani di sviluppo.

Walter Montanari

Appena eletta entra in crisi la Giunta comunale di Campagna

CAMPAGNA, 9

Appena eletta la giunta centrista, composta da d.c. e dell'unico socialdemocratico, è entrata in crisi. Era questa la prima volta che il Consiglio comunale, dopo le elezioni del 10 novembre, veniva convocato per la elezione del Sindaco e della Giunta. Appena tolta la seduta, due assessori d.c., Luongo e Nicolai, presentavano le dimissioni. Dei due dimissionari, il Nicolai, ha clamorosamente dichiarato non solo di lasciare la carica, ma anche di uscire dal gruppo d.c., in quanto esso, non più espressione del partito, sono confluiti elementi provenienti dalla destra. Così ad appena due mesi dalle elezioni l'Amministrazione comunale di Campagna (Salerno) già conosce una crisi che lascia prevedere come la d.c. non possa reggere le sorti del paese.

BARI: una vicenda che mette a nudo l'orientamento della DC

Perchè non si sono ancora municipalizzati i trasporti

Due crisi in un anno nella Giunta di centro-sinistra - Le proposte dei comunisti: gestire intanto il servizio in attesa della soluzione della vertenza davanti al Consiglio di Stato

Dal nostro corrispondente

BARI, 9.

Aumento delle tariffe autofiloviarie, mancata municipalizzazione del servizio dei pubblici trasporti; giudizio di fronte al Consiglio di Stato, esito negativo del lodo arbitrale tra il Comune e la Saer, la società privata che gestisce il servizio: questo il bilancio fallimentare sull'importante problema dei pubblici trasporti dopo un anno e mezzo di gestione di centro sinistra al Comune di Bari.

A questo risultato si è giunti attraverso una serie di avvenimenti che è giusto riepilogare per comprendere il significato della situazione e la giustezza della posizione che i comunisti hanno sempre difeso nel Consiglio comunale.

Come è noto il servizio dei pubblici trasporti doveva essere municipalizzato entro il 31 dicembre 1963. Nel gennaio del 1963 la Giunta di centro sinistra con un atto demagogico affermava che avrebbe realizzato la municipalizzazione entro il 30 settembre, cioè con tre mesi di anticipo sugli impegni programmatici assunti all'atto del suo insediamento. Nel corso del 1963 si sono avute due crisi della Giunta di centro sinistra per le dimissioni degli assessori socialisti: una in marzo e l'altra qualche mese dopo.

Le dimissioni rientrarono, la Giunta si ricostituì riaffermando gli impegni presi sul problema dei pubblici trasporti, considerata la scelta politica più importante per la città. Si è giunti così al 12 ottobre 1963 quando il Consiglio comunale approvò i provvedimenti presentati dalla Giunta sulla municipalizzazione del servizio dei trasporti. Ma già da allora si poteva notare che qualche cosa non andava. Infatti la Giunta mentre presentava il progetto tecnico-finanziario, non presentava al Consiglio comunale nè la richiesta di autorizzazione a contrarre il mutuo di 1 miliardo e 200 milioni necessario a realizzare il provvedimento di municipalizzazione, nè il regolamento istitutivo dell'azienda municipalizzata, nè, infine, i provvedimenti di nomina del direttore dell'azienda, del presidene e del Consiglio di amministrazione. Giunti a questo punto il provvedimento tecnico-finanziario inviato alla Prefettura inizia il suo iter da un ufficio all'altro, mentre la Saer preme perchè la Giunta provinciale amministrativa lo rigetti.

In questo momento delicato interviene l'accordo governativo del centro sinistra, che blocca le spese degli enti locali, e il discorso programmatico pronunciato da Moro. Le ripercussioni si hanno immediatamente sul terreno della municipalizzazione dei pubblici trasporti. La Saer ha trovato modo di dare una legittimità politica alla propria opposizione agganciandosi al programma di centro sinistra; le forze di destra nell'interno della Giunta passano al contrattacco, il Sindaco ing. Luzopone rassegna le dimissioni nelle mani della segreteria della D.C. I socialisti portano avanti la battaglia per la realizzazione del provvedimento, ma non hanno calcolato il rapporto di forza. Mentre ritenevano di avere vinto la partita e aver procurato una grave rottura nell'interno della maggioranza d.c. i socialisti si trovarono ben presto di fronte alla dura realtà dei fatti.

Il Sindaco d.c. Luzopone si recò a Roma. Al suo ritorno le dimissioni rientrarono, la Prefettura approvò il provvedimento tecnico-finanziario in una riunione della Giunta provinciale assente il Prefetto. Al Consiglio comunale verso la metà di dicembre, a pochi giorni di distanza dalla scadenza del contratto con la Saer, furono portati i provvedimenti riguardanti l'autorizzazione del mutuo, il regolamento e la nomina del Consiglio di Amministrazione della futura azienda municipalizzata.

Intanto la Saer faceva ricorso al Consiglio di Stato, mettendo in luce il noto disaccordo della Giunta, le riserve degli organi tutori, la mancanza di un direttore della azienda che doveva entrare in funzione il 1. gennaio, l'impossibilità del Comune di gestire il servizio alla data prefissa per mancanza di autobus e così via. Fino all'ultimo momento la cattiva volontà degli antimunicipalizzatori all'interno della Giunta ebbe modo di operare.

Il Sindaco non soltanto non si è precipitato a Roma per discutere, sostenuto da legali, del ricorso della Saer e far valere le ragioni del Comune, ma non faceva preparare nemmeno una memoria scritta attraverso la quale il Consiglio di stato potesse conoscere le ragioni del Comune.

Il 28 dicembre il Consiglio di Stato si riunisce per decidere sul ricorso della Saer. Il comune è assente, e solo a seguito di un telegramma del Consiglio di Stato il Comune si decide a mandare un suo legale, pare, senza nemmeno la delega del Sindaco. Al legale, giunto a Roma il 30 dicembre, non gli è rimasto che prendere atto della decisione del Consiglio di Stato che sospendeva il provvedimento di municipalizzazione.

Cosa c'è sotto tutta questa vicenda? Un fattore emerge chiaro. Il sindaco Lozupone, e una parte della Giunta, erano contrari decisamente alla municipalizzazione ed hanno giocato tutte le carte per giungere al 31 dicembre in condizioni tali da rendere impossibile sul piano anche tecnico l'attuazione del provvedimento.

I socialisti, in questa situazione, si sono fatti giocare sul tempo dimostrando come la crisi che la politica degli autonomisti ha determinato nell'interno dello stesso PSI indebolisce sostanzialmente le loro posizioni politiche. L'on. Moro, a sua volta, ha spinto il sindaco di Bari ad essere meno rigido nel Consiglio comunale e ad accettare la municipalizzazione per non rompere con la sinistra del suo partito che con il capo gruppo Damiani aveva preso una posizione intransigente su questo importante problema.

Oggi la situazione è gravissima, i lavoratori sono in permanente agitazione, la cittadinanza si trova di fronte agli aumenti delle tariffe in vigore dal 1. gennaio, il Comune ha subito notevoli danni.

In tutta la vicenda emerge una sola linea politica, quella dei comunisti ribadita l'altra sera dall'onorevole Assennato al Circolo Gramsci, che anche in questa occasione, pur compromessa gravemente dalla cattiva volontà del sindaco e di una parte della Giunta, si sono battuti per l'unica soluzione possibile; rompere gli indugi, accantonare fino al provvedimento del Consiglio di Stato l'azienda municipalizzata, e assumere direttamente il servizio forti della circostanza che non esiste dopo il 31 dicembre 1963 nessun rapporto giuridico tra il comune di Bari e la Saer, la cui gestione diventa illegittima.

Italo Palasciano

I mezzi dell'azienda privata dei pubblici trasporti a Bari

Verrà ricordato quest'anno il tragico eccidio di Piavola

PONTEDERA, 9

Per iniziativa dell'Amministrazione comunale di Buti ed in collaborazione con le Amministrazioni comunali della zona e l'Associazione nazionale partigiani di Pisa, verrà solennemente ricordato il tragico eccidio di Piavola (estate 1944), dove diciotto cittadini, fra cui molti bambini e donne, furono barbaramente trucidati dalle SS tedesche.

Sardegna

Protesta dei sindaci dell'ottava zona omogenea

Dalla nostra redazione

CAGLIARI, 9.

I sindaci dell'8. zona omogenea, riuniti a Isili, hanno emesso una protesta unitaria nei confronti dell'Amministrazione regionale e dei tecnici preposti alla elaborazione del piano di rinascita della Sardegna. Gli studi condotti dal Comitato per il piano, nella prima fase di attuazione, presentano lacune notevoli sia nella programmazione regionale che nella programmazione delle varie zone omogenee. L'8. zona, per esempio, è stata del tutto trascurata. Non si è tenuto conto delle richieste dei rappresentanti dei singoli centri, ma soprattutto esigue si sono dimostrate le somme erogate per un comprensorio vastissimo comprendente circa 90 comuni.

Lo scorso anno, nei convegni di zona, i rappresentanti degli Enti locali e delle organizzazioni di massa avevano delineato le opere infrastrutturali necessarie, come le strade, la istituzione di una nato, l'ammodernamento della scuola tecnica per l'artigiala rete elettrica, la soluzione dell'approvvigionamento idrico ed altre opere necessarie alla trasformazione della zona Nella stessa occasione furono delineate direttive di interventi per la industrializzazione del settore vinicolo. L'approfondimento degli studi e delle ricerche del sottosuolo minerario. Questi ed altri punti erano stati proposti dalle popolazioni interessate non senza documentazioni basate su istanze positive e bisogni sentiti anche in modo drammatico Tutto questo non è stato preso in considerazione Infatti il primo stanziamento del piano esecutivo propone, per la zona, la somma di 280 milioni, somma che ai sindaci appare addirittura irrisoria se si raffronta con le necessità urgenti e improrogabili I sindaci hanno elevato formale protesta contro il Comitato della programmazione che «si è dimostrato insensibile ai problemi vitali della 8. zona»

g. p.

La Spezia: iniziative per ridurre le trattenute dei lavoratori

LA SPEZIA, 9.

Uno dei motivi del profondo malcontento che esiste oggi tra i lavoratori spezzini è rappresentato dalla forte incidenza delle trattenute salariali e sugli stipendi. I metallurgici, in modo particolare, lamentano la anormalità dell'attuale sistema fiscale che se da un lato permette clamorose evasioni ai grandi industriali e ai proprietari di immobili, tassa invece sino all'ultimo centesimo la già magra busta paga dei prestatori di lavoro.

Un esempio concreto è in grado di mettere in luce la pesantezza della situazione per i lavoratori a causa del sistema fiscale. La paga media di un operaio specializzato a La Spezia è di lire 78 mila. Su questa cifra agisce la trattenuta che, incidendo nella misura del 13 per cento circa, sottrae dalla busta paga dei lavoratori ben diecimila lire

La Federazione del PCI ha preso alcune iniziative per far conoscere ai lavoratori il progetto di legge dei parlamentari comunisti presentato recentemente al Parlamento e teso a rivedere la quota di esenzione per la ricchezza mobile sui redditi di lavoro. Questo progetto di legge tende ad elevare ad 850 mila lire annue la quota da sottrarsi dai redditi netti di lavoro classificati per l'imposta di ricchezza mobile.

Il progetto di legge, inoltre, stabilisce che agli effetti dell'applicazione dell'imposta la tredicesima ed altre gratifiche una tantum, percepite dai lavoratori, non siano tassabili Evidentemente, per far approvare il progetto di legge occorre la lotta dei lavoratori interessati. Per questo a La Spezia si sta sviluppando l'iniziativa per una più equa imposizione fiscale.