Ancona

«Tavola rotonda» sul rapporto piano-regione

L'iniziativa promossa dall'ISSEM — Presenti amministratori, parlamentari ed economisti — L'intervento dell'on. Luciano Barca

Dal nostro corrispondente

ANCONA, 13.

Il rapporto fra programmazione economica nazionale e regionale, è stato il tema centrale di una tavola rotonda e di un convegno tenutisi al palazzo degli Anziani di Ancona. Alla tavola rotonda sono intervenuti i rappresentanti degli istituti di studio per lo sviluppo economico, funzionanti in molte regioni (Veneto, Lombardia, Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo e assessorato alle attività economiche della regione siciliana). Gli stessi poi hanno partecipato a un convegno, cui erano presenti il ministro Corona, il compagno on. Luciano Barca, l'on. Forlani della DC, il segretario regionale del PCI nelle Marche, Guido Cappelloni, numerosi parlamentari

La felice iniziativa — promossa dall'Istituto studi per lo sviluppo economico delle Marche (ISSEM) — ha avuto il merito di avviare con tempestività l'inserimento (è la prima iniziativa del genere in Italia) delle istanze regionali nel dibattito che a livello nazionale si è aperto con la presentazione del Piano quinquennale Pieraccini. Al convegno si sono avute due relazioni introduttive rispettivamente tenute dal dottor Rufolo, dell'Ufficio centrale di programmazione, e dal sindaco di Ancona, ing. Claudio Salmoni. Il dibattito (svoltosi, salvo rare eccezioni, fra i rappresentanti di un larghissimo arco di forze: dai comunisti ai gruppi più aperti e impegnati della DC), pur palesando divergenze anche notevoli, ha avuto degli importanti momenti comuni e unitari. Ad esempio, vasti consensi anche fra i rappresentanti degli altri istituti regionali, ha riscosso l'indicazione dell'ISSEM circa il rapporto da stabilire tra pianificazione nazionale e regionale: un rapporto di integrazione e di mutuo condizionamento. E' stata respinta sia la tesi del piano nazionale, costituito dalla somma dei piani regionali, come quella della pianificazione dall'alto

Fortemente sottolineata la carenza costituzionale circa la creazione delle Regioni. Giustamente, infatti, è stato da molti rilevato che le istanze regionali potranno partecipare attivamente, e con un peso adeguato, alla programmazione se saranno dotate di quel potere contrattuale e quel prestigio assicurato solo dall'ente Regione. Altrimenti sussisteranno pericoli di degenerazione autoritaria e burocratica della programmazione. Tali pericoli sono stati messi in luce anche nella relazione introduttiva svolta dall'ing. Claudio Salmoni e da altri, fra cui il democristiano avv. Quagliari. Questi concetti, compresi nell'orientamento maggioritario del convegno, sono stati sintetizzati dal compagno on. Barca

« Qui abbiamo discusso — ha affermato Barca — dei rapporti Stato-Regione, Regione comprensori, comprensori comuni. Ma una prima condizione è che questa regione cominci ad esserci. Il rapporto primario fra organismo centrale e regionale di programmazione deve avvenire tra ente-regione e governo-Parlamento. Al di là delle divergenze, credo che tutti dovremmo riconoscere un limite negativo nel piano Pieraccioli. Cioè la sua strutturazione a grandi aggregati (aumento del reddito pari al 5%, scelta generale dell'industria e dell'agricoltura, ecc.). Il piano pertanto potrà diventare effettivamente un punto di riferimento quanto più sarà dettagliato, quando discenderà dai grandi aggregati — a volte collocati su indici approssimativi — a dettagliati obiettivi per settore, per territori. Qui il grande ruolo delle regioni, degli istituti regionali di studi. Mutuo condizionamento tra gli organi centrali non è solo contrattazione tra interessi locali e generali, ma mutuo condizionamento tra due esigenze entrambe necessarie: quella di tenere conto dei suggerimenti che derivano dal dettaglio di obiettivi (qualità) e quella di controllare attraverso i grandi aggregati le reciproche responsabilità ».

Da rilevare una sollecitazione venuta in particolare dai delegati comunisti (Cappelloni, Angelini, Caratassi e altri) ma anche da alcuni democristiani come l'avv. Ciaffi: è importante e urgente che il rapporto fra regioni e piano nazionale diventi operativo. Ciò non solo per la contestazione di talune particolari soluzioni errate (vedi, ad esempio, la classificazione del porto di Ancona e della provincia di Pesaro) ma perchè certi obiettivi di fondo dell'istituto regionale di studio rischiano di essere affossati da scelte già in atto da parte governativa e capitalistica. Ad esempio l'ISSEM nelle Marche, per il superamento della crisi agricola e dell'istituto mezzadrile, ha indicato quale sbocco più idoneo l'azienda diretto-coltivatrice, integrata e associata. Non è certo su questa linea che si pongono i propositi governativi circa le funzioni e i poteri da dare agli enti di sviluppo in agricoltura, circa la valorizzazione dei consorzi di bonifica, o il rilancio del « piano verde ». E' stato proprio il democristiano Ciaffi ad avvertire il convegno sul rischio che in una regione agricola come le Marche passi la linea dell'azienda agraria di tipo capitalistico.

Di qui, dunque, l'urgenza di un intervento non formale, ma concreto e operativo delle regioni sui contenuti della programmazione che già si stanno precostituendo in sede centrale. Sotto questa luce acquista un senso e una precisa validità l'esigenza sollevata da molti rappresentanti degli istituti regionali di studio nella tavola rotonda: quella di pervenire oltre che a una omogeneità nei metodi d'indagine, nell'organizzazione e nella struttura degli istituti stessi, anche a una costante collaborazione, a un continuo contatto e a un interscambio di esperienze.

Walter Montanari

DRAMMA DELL'EMIGRAZIONE IN PUGLIA

Muore in Germania mentre diventa padre del nono figlio

Michele Gentile

La vedova dell'emigrato morto in Germania: ha in braccio la piccola Antonietta di 2 anni, alla sua destra Lucia di 7 anni e Luigi di 5 anni

Michele Gentile emigrò da San Marco in Lamis per poter sfamare la sua numerosa prole - La generosa sottoscrizione popolare per consentire alla vedova di far fronte alle spese di trasporto della salma da Norimberga L'insensibilità del governo - Il « piano » non potrà arrestare l'esodo

Dal nostro inviato

SAN MARCO IN LAMIS, 13

Con la morte, avvenuta a Norimberga (Germania occidentale) per infarto cardiaco, dell'emigrato Michele Gentile di 49 anni, un vero e proprio dramma umano è scoppiato nella famiglia dell'estinto, che lascia la moglie e 9 figli, di cui sette in tenera età: Anna di 22 anni, Leonardo di 19, Giovanna di 13, Maria di 11, Luca di 9, Lucia di 7, Luigi di 5, Antonietta di 2 e Michele di appena 10 giorni. Un dramma che ha commosso l'intera cittadina del Gargano ed ha riproposto in modo acuto il problema dell'emigrazione, che in provincia di Foggia, ed in special modo qui a San Marco in Lamis, diventa sempre più grave. Anche quella di Michele Gentile è una storia triste, dolorosa. Come tanti altri lavoratori sammarchesi (dal 1950 ad oggi sono emigrati da San Marco in Lamis circa 10 lavoratori per trovare lavoro in Germania, Belgio e Francia) anche lui fu costretto, a causa della miseria e della fame, ad abbandonare i campi ed emigrare in Germania. Così da bracciante divenne edile presso un'impresa di Norimberga. Nel suo paese natio, con la qualifica di bracciante, Michele Gentile non poteva trovare lavoro per via della massiccia disoccupazione in atto. San Marco in Lamis è un grosso Comune del Gargano, di 19 mila abitanti, e la sua economia poggia unicamente sull'agricoltura, più precisamente su alcune migliaia di ettari situati in pianura; non vi è uno sviluppo edilizio, il suo sottosuolo è privo di risorse. Per giunta l'agricoltura è in uno stato di arretratezza e di abbandono, sulla quale gravano il forte peso della rendita fondiaria ed una fiscalità aggressiva. La massa bracciantile disoccupata per la meccanizzazione delle grandi aziende capitalistiche non riesce a trovare lavoro. Di qui il massiccio esodo verso il Nord fino a ieri e verso l'estero.

Con la congiuntura sfavorevole le condizioni si sono maggiormente aggravate. La causa di tutto ciò risiede nel mancato sviluppo dell'agricoltura, nell'assenza di un processo di industrializzazione, nel perdurare dell'azienda capitalistica la quale sotto lo stimolo della ricerca di un sempre più elevato profitto lavora solo per liberarsi di quanti più lavoratori è possibile mirando non all'aumento della produzione nè a quello del benessere generale, ma solo al taglio dei costi.

Queste cause determinarono l'abbandono del proprio paese da parte di Michele Gentile: e sono ancora oggi le cause di un continuo esodo. Ma il lavoro all'estero non bastò a Michele Gentile per sfamare la sua numerosa prole: così lo scorso anno chiamò a Norimberga il più grande dei maschi, Leonardo, affinchè anch'egli contribuisse col lavoro al mantenimento dei fratellini e della mamma.

Mentre la morte lo colse alla porta della sua misera abitazione, in Italia, a San Marco in Lamis, sua moglie dava alla luce il suo nono ed ultimo figlio: Michele. Al dolore della morte di Michele Gentile la famiglia aggiunse l'umiliazione di non poter far fronte alle spese occorrenti per il trasporto della salma da Norimberga a San Marco in Lamis. Ci volle la generosità del popolo, dei lavoratori sammarchesi che videro nel dramma della famiglia Gentile il loro dramma. Così, spontaneamente e generosamente, sottoscrissero per un importo complessivo di 240 mila lire. La « sensibilità » del nostro governo, l'« assistenza » agli emigrati, anche in questa circostanza, si è rivelata in tutta la sua inadeguatezza: solo 15 mila lire furono corrisposte dal Consolato italiano per il trasporto della salma, che giunse in Italia soltanto dopo una settimana.

In questa tragica situazione un profondo senso di sfiducia si è diffuso fra i lavoratori di San Marco in Lamis (che hanno preso parte ai funerali del povero Gentile in maniera numerosa e commossa) per le notizie apprese sul cosiddetto piano quinquennale sullo sviluppo economico e sul disegno di legge di proroga della Cassa per il Mezzogiorno. In nessuno di questi due documenti ci sono provvedimenti per arrestare l'esodo e per dare ai lavoratori del Mezzogiorno la possibilità di lavorare e vivere nelle proprie province. Anzi, ambedue continuano a puntare sull'esodo e sull'emigrazione di centinaia e centinaia di lavoratori meridionali non aprendo ad essi altra prospettiva che quella di un lavoro mercenario e straniero.

La profonda aspirazione delle popolazioni del Gargano, come delle altre popolazioni meridionali, a una riforma agraria che gradualmente agevoli il passaggio della proprietà della terra a chi la lavora e che basi lo sviluppo dell'agricoltura sull'azienda contadina associata ed assistita dallo Stato, fondamento di uno sviluppo armonico di tutti i rami dell'economia, vengono in questi documenti completamente abbandonate.

Di qui la necessità profonda, sentita dai lavoratori di San Marco in Lamis, da una parte di modificare profondamente l'indirizzo della politica economica del governo italiano e dall'altra di conquistare uno statuto del lavoratore emigrato. Tale Statuto, chiedono i lavoratori di San Marco in Lamis, deve fra l'altro prevedere la garanzia completa delle libertà civili, sindacali e politiche dei lavoratori emigrati e una assistenza che tenga conto delle difficoltà in cui essi si trovano, che venga incontro ai bisogni loro e delle loro famiglie nelle disgrazie ponendo gli oneri che da esse derivano a totale carico dello Stato.

In tal modo lo Stato pagherà solo una parte dell'immenso debito che esso ha verso gli emigrati, i quali con il loro sacrificio hanno procurato migliaia di miliardi di valuta pregiata alle nostre finanze.

Roberto Consiglio

LE CONFERENZE DEGLI OPERAI COMUNISTI

Livorno: alternativa alla errata politica marinara

Gli operai del cantiere navale respingono la linea di subordinazione alla CEE decisa dal governo — Significativa ammissione del ministro Spagnolli all'Elba — Alcune iniziative concrete

Dalla nostra redazione

LIVORNO, 13.

L'opposizione al progetto di Programma Pieraccini e ai suoi orientamenti verso l'industria cantieristica è stata espressa con incisive argomentazioni dalla conferenza degli operai comunisti del cantiere navale di Livorno, presieduta dal compagno Bruno Bernini, segretario della Federazione del PCI.

Le sorti che il Piano assegna all'industria cantieristica — settore che interessa tutta l'economia nazionale — non si discostano da quelle che meccanicamente sono state delineate a livello governativo da circa cinque anni a questa parte. Il Piano in sostanza raccoglie tutto quanto di negativo è stato sostenuto e portato avanti dai vari ministri, con l'aggravante che questa linea già respinta dai lavoratori viene « programmata » e di fatto rappresenta la scelta definitiva del Piano.

Sviluppo e crisi

Partendo dal presupposto di un riequilibrio del settore, il Piano prevede la riduzione di 300 mila tonn. annue del potenziale produttivo dei cantieri passando così dalle 800 mila attuali alle 500 mila. Nel ramo delle attività marittime il Programma di intervento mira ad ottenere per i trasporti marittimi una riduzione progressiva del deficit della bilancia dei noli e un aumento dell'offerta di naviglio per i traffici di cabotaggio; nel settore della navigazione di cabotaggio si dovrà adeguare l'attuale flotta alla progressiva espansione dei trasporti interni. Mentre da un lato nel Piano si parla di sviluppo dei traffici, anche a livello internazionale, con prospettive di sviluppo dei trasporti marittimi sopratutto nei Paesi afro asiatici, e della necessità di ammodernamento della flotta, dall'altro lato si riduce il potenziale dei cantieri del 40%. Le ragioni di fondo della scelta operata dal Piano vanno ricercate in altre direzioni che esulano dalle necessità nazionali e si collegano agli impegni politici ed economici che legano l'Italia ad organismi europei

Tutta una serie di prese di posizioni attraverso documenti governativi e dichiarazioni di ministri avvalorano questa tesi.

Recentemente il ministro Spagnolli all'isola d'Elba affermava: « Nelle direttive del programma è previsto che l'industria cantieristica debba essere ridimensionata », e pur non spiegandone i motivi aggiungeva: « E' certo che anche la CEE c'imporrà la chiusura di alcuni stabilimenti ».

Ma perchè questi impegni? In cambio di che cosa? A favore di chi?, si sono chiesti gli operai del cantiere navale di Livorno. Forse alcuni gruppi monopolistici, i « padroni del vapore », possono dirci le cose con precisione. Conosceremo così i motivi per i quali dal 1963 al 1964 l'incremento produttivo sul mercato mondiale è salito del 20,20 % mentre la produzione italiana nello stesso anno è scesa del 25,3 %. Vi sono dunque dei paesi che beneficiano dell'incremento produttivo mercè la politica marinara seguita dai vari governi italiani. Non crisi della domanda quindi, ma crisi della industria cantieristica italiana in relazione alla errata politica marinara.

L'alternativa che gli operai del cantiere propongono parte dalla esigenza della nostra flotta e particolarmente di quella a partecipazione statale, non vista solo in relazione ai traffici di oggi ma con la prospettiva di conquistare altre linee di navigazione, con la costruzione di nuove navi che corrispondano agli orientamenti del mercato, in vista dello sviluppo dei traffici marittimi verso i Paesi del « terzo mondo ». Da qui una diversa politica estera verso questi paesi: un nuovo indirizzo nella politica marinara entro la quale collocare le prospettive produttive della cantieristica italiana.

In questo quadro gli operai comunisti vedono le condizioni di sviluppo del cantiere di Livorno. La lunga lotta che i lavoratori del cantiere, con la partecipazione attiva di tutta la popolazione, condussero, nel 1960 contro l'indirizzo generale e la chiusura del cantiere, approdò alla firma del famoso accordo di Roma dell'ottobre del '62 che i lavoratori definirono un « onorevole compromesso » perchè da un lato prevedeva l'insediamento di una nuova industria, la costruzione di un grosso bacino di carenaggio e il potenziamento di due industrie a partecipazione statale: SPICA e Cementeria. Dall'altro lato lo accordo affermava la riduzione dell'organico a un minimo di 600 unità assegnando al cantiere di Livorno la funzione di costruttore di navi di piccolo e medio tonnellaggio.

Di fatto i termini di questo accordo non sono stati rispettati, sia perchè alla SPICA e alla Cementeria non vi sono state le assunzioni previste ma, al contrario riduzione di manodopera, sia per i ritardi di attuazione dello sviluppo della nuova industria; per cui si è giunti ad una grave riduzione complessiva dei livelli di occupazione previsti dall'accordo.

Incontro unitario

D'altra parte la lotta dei lavoratori del cantiere è rivolta da un lato a respingere la politica di ridimensionamento del potenziale produttivo, che si manifesta nell'assenza di carico di lavoro e di ammodernamento degli impianti, e dall'altro a respingere l'accentuarsi del supersfruttamento che si determina con l'accentramento delle mansioni, il pauroso invecchiamento della manodopera — l'età media degli operai occupati è di oltre 50 anni —, l'attacco all'autonomia del potere dei lavoratori.

Questi due problemi fanno parte di un'unica battaglia e si collegano — ha sottolineato il compagno Bernini nelle conclusioni — non solo alla lotta per una nuova politica del mare ma a quella più generale — partendo dai termini dell'accordo di Roma — per la difesa e lo sviluppo dell'occupazione e per un nuovo sviluppo economico contro la politica dei redditi e gli indirizzi di subordinazione agli interessi del monopolio che il piano quinquennale esprime.

A chiusura dei lavori l'assemblea ha stabilito di promuovere un incontro con tutte le forze politiche della città per discutere le prospettive del l'industria cantieristica e del cantiere di Livorno; un incontro tra delegazione di fabbrica dei cantieri per una presa di posizione unitaria sulla politica marinara; il lancio di una petizione da farsi firmare a tutti i lavoratori dei cantieri italiani.

Costantino Lapi

Piombino: serie proposte per lo sviluppo del porto

Positivo bilancio della gestione ventennale operaia — Rendere pubblici i piani di sviluppo dell'Italsider — Per la programmazione d'accordo, « ma non vogliamo stare alla finestra »

Nostro servizio

PIOMBINO, 13.

Notevole, varia nella sua qualità, ricca di continui ed impegnativi problemi di organizzazione del lavoro e di problemi umani è l'attività del porto di Piombino.

La Compagnia lavoratori portuali, che gestisce da venti anni tutta l'attività del porto, assolve con grande impegno e serietà al suo compito. Gli attacchi dei fautori della cosiddetta « autonomia funzionale » non incidono sul sereno, ordinato lavoro che ha saputo essa realizzare la ventennale gestione operaia.

Al di là dell'immagine di colore che può colpire il visitatore a contatto del quadro operoso che il porto presenta con immediatezza, si possono conoscere i dati essenziali di questa opera. Nel '64 ben 3 milioni e 750.000 tonnellate di merci sono state manipolate dalla Compagnia portuali con un incremento di 1 milione e mezzo di tonnellate in 4 anni. Lo stesso traffico turistico per l'Elba ha visto salire a 700 mila i passeggeri ed a 70.000 le auto trasportate. L'incremento della produzione di acciaio all'Italsider attuato con il crescente impiego di ossigeno in Acciaieria (peraltro senza aumento degli organici, nè nuovi impianti) ha aumentato la richiesta del lavoro portuale, coprendo temporaneamente la diminuzione del carico di lingotti e bramme per Bagnoli (da 20.000 ad appena 6 000 tonnellate al mese). E' stata in parte anche coperta in questo modo la diminuzione delle merci manipolate per la Magona d'Italia, che è passata dalle 293.000 tonnellate '63 alle 249.000 del '64.

Nuovo rinvio

Ora è bene dire che se vi è un sostanziale consolidamento dell'attività del porto (una lieve flessione vi è per l'Italsider rispetto al '63), non si può dimenticare che per l'Italsider era prevista una rapida attuazione di piani di ampliamento che dovevano nei prossimi due anni portare la produzione, e quindi i trasporti via mare, ad un incremento del 100%: il rallentamento di tale sviluppo, spostato ulteriormente al 1970, secondo una dichiarazione ufficiale del presidente dell'Italsider, ingegner Marchesi costituisce il primo, serio interrogativo, per chi voglia guardare gli stessi problemi del porto secondo i principi e le idee di una programmazione democratica.

Questa data di secondo rinvio (un primo rinvio venne annunciato a Punta Ala dal '65 al '67) verrà rispettata? Che cosa nasconde la segretezza e la completa arbitrarietà dei piani di sviluppo dell'Italsider?

A queste domande ha cercato di dare una risposta la stessa conferenza dei lavoratori portuali comunisti che si è tenuta nei giorni scorsi, nel quadro delle conferenze operaie del PCI. « E' urgente, indispensabile, la pubblicità reale dei dati della programmazione industriale e la partecipazione degli Enti Pubblici alla sua determinazione ». Ciò ha detto in sostanza la relazione e hanno detto gli interventi. Come è infatti possibile di poter definire gli stessi investimenti da parte della compagnia portuali in nuove macchine e attrezzature, come e possibile dare il massimo di razionalità, di tempestività, di coordinamento, allo stesso piano del Genio Civile per le opere Marittime — che pur prevede un intervento radicale, di completa trasformazione e potenziamento delle strutture portuali — senza questo potere di conoscenza e di intervento? Come può essere concepito, con perfetta aderenza alla realtà lo stesso Piano Regolatore per il porto senza questa libera partecipazione dell'amministrazione comunale?

Oggi è cosa seria e responsabile affermare la necessità di un piano di sviluppo per il porto, dell'intervento pubblico, ma « noi — sono i compagni portuali che parlano — non ci sentiamo, proprio perchè siamo stati i primi iniziatori dell'opera di adeguamento del processo lavorativo, di stare alla finestra a guardare, ad aspettare.. ». Ed è qui che la conferenza dei lavoratori portuali comunisti ha avanzato le sue proposte:

1) portare avanti l'azione per il programma di immediato potenziamento per la meccanizzazione, l'allargamento della diga foranea, dell'approfondimento di una stazione marittima per 800.000 passeggeri, per il quale sono previsti gli annunciati due miliardi dell'intervento pubblico di Stato;

2) sostenere l'azione del Comune per l'attuazione del Piano Regolatore per il porto;

3) rivendicare la revoca alla Magona d'Italia della concessione demaniale di una area della zona del porto, inutilizzata dal '53, e prevederne la razionale utilizzazione secondo il Piano Regolatore per il necessario banchinaggio, magazzini, etc.;

4) rivendicare l'uso del porto di Piombino per il traffico merci con la Sardegna già positivamente sperimentato con nave-traghetto, uso particolarmente favorevole data la posizione geografica adattissima al collegamento con l'Italia settentrionale e parte dell'Italia centrale;

6) proporre a tutto il movimento democratico l'iniziativa per uno strumento della programmazione con la partecipazione della Compagnia portuali, Enti Pubblici ed elettivi, di cui elemento immediato è la definizione e la pubblicizzazione dei piani di sviluppo industriale, civile, sociale della città, comprensorio, Regione e del necessario adeguamento e programmazione dello stesso sviluppo di tutta l'attività portuale.

Unificazione

La conferenza ha anche dibattuti i problemi del rafforzamento dell'azione unitaria di tutti i lavoratori portuali, ritenendo valida la seria piattaforma elaborata sul piano sindacale in direzione degli stessi problemi degli occasionali come problemi di tutti i lavoratori portuali, per il riconoscimento giuridico della categoria, per la stabilità del lavoro, vedendo come strumento adeguato la proposta dell'organico « complementare degli occasionali ». In questo senso sono stati esaminati i problemi dell'organizzazione del Partito decidendo l'unificazione delle tre cellule portuali in una unica organizzazione politica, con un unico organismo dirigente, articolata nei turni e nei luoghi di lavoro e capace di svolgere una maggiore propria iniziativa verso il porto e verso la città.

Bruno Mussi

NOTIZIE

PUGLIA

Lecce: la SES ha cessato di funzionare

LECCE, 13

Da questa mattina tutti gli autoservizi urbani della città di Lecce hanno cessato di funzionare. I lavoratori, gli studenti, i cittadini tutti sono stati costretti a spostarsi da un capo all'altro della città a piedi o con mezzi di fortuna e tutto ciò ha ovviamente comportato ritardi e disagi. Le continue pressioni dei dipendenti e dei sindacati, e le numerose proteste dei cittadini non sono valse a smuovere, fino a ieri, le autorità comunali e il sindaco, che hanno continuato a tacere come se ignorassero la cosa, sperando forse che la SES (la società che gestisce il servizio) operasse un ripensamento e prorogasse quello che invece era chiaramente un ultimatum: la cessazione totale del servizio se il Comune non avesse accolto le sue pretese di finanziamenti.

Stamane tutto il personale dipendente, quello di guida, di controllo e di officina, assieme ai rappresentanti dei vari sindacati di categoria aderenti alla CGIL, CISL e UIL, hanno percorso in corteo le vie del centro cittadino recandosi poi a protestare presso il sindaco Sellitto. All'incontro, svoltosi in municipio, hanno preso parte oltre al sindaco e ai dirigenti sindacali, una delegazione di lavoratori e i capigruppo del PCI e del PSI. Da parte dei sindacati sono state avanzate tre possibili soluzioni: la prima è quella di requisire i mezzi di trasporto da parte del Comune; la seconda è costituita dal reperimento di un certo numero di autobus presso altre città; la terza soluzione, che resta sempre la più valida, è la municipalizzazione del servizio con la gestione diretta da parte del Comune.

Dal canto suo il sindaco è stato costretto a impegnarsi a convocare per domattina tutte le parti interessate, tra cui la SES, al fine di assicurare ancora per qualche mese la considerazione degli stanziamenti per i trasporti pubblici, previsti dalla legge in discussione.

SARDEGNA

Ogliastra: decisa un'azione unitaria per la rinascita

NUORO, 13.

I partiti politici, autonomisti, le associazioni di categoria, le organizzazioni sindacali, i consiglieri comunali hanno denunziato, in un appello indirizzato a tutti i cittadini dell'Ogliastra, una zona del nuorese particolarmente colpita dalla crisi economica, la ostilità del governo centrale e l'inerzia della Giunta regionale sui problemi della rinascita economica e sociale della Sardegna.

Nell'appello si afferma che la situazione sarda, e in particolare quella dell'Ogliastra, è giunta ad un livello estremamente grave. 170 mila lavoratori sono emigrati. l'Ogliastra ha fornito la percentuale più alta, ma il fenomeno non accenna ad arrestarsi. Decine di migliaia sono i disoccupati. L'agricoltura e la pastorizia ricevono colpi durissimi dalla crisi. Bassi salari, sotto occupazione, stagnazione delle attività produttive e commerciali, insicurezza di tutti i ceti sociali, caratterizzano la vita sarda.

L'Ogliastra, che ha subito gravi danni dalla politica finora seguita dalla giunta regionale, viene trascurata in modo preoccupante dal Piano quinquennale. Da questo Piano sembra quasi che la zona non faccia parte dell'isola. E' convinzione dei partiti politici autonomisti che solo una concorde, unitaria azione possa creare le premesse di una effettiva ripresa della vita economica e sociale.

L'appello rivolto ai cittadini dell'Ogliastra è stato firmato dalle sezioni del Partito comunista, del Partito socialista, del Partito socialista di unità proletaria, dal consigliere comunale del Partito sardo d'azione dottor Antonio Loddo, dai rappresentanti dell'Associazione artigiani, da consiglieri provinciali e comunali, nonchè dall'assessore comunale avvocato Ivo Falchi.

ABRUZZO

Bussi: conferenza sulla salute degli operai Montecatini

PESCARA, 13.

I Consigli comunali di Bussi e Popoli sono stati convocati per il 14 aprile per discutere sulle condizioni di salute degli operai della fabbrica Montecatini di Bussi. I Consigli comunali dei due Comuni più direttamente interessati ai problemi degli operai dipendenti della Montecatini, infatti, dovranno decidere sulla convocazione e sulla preparazione di una conferenza pubblica sulla salute degli operai.

Teramo: iniziativa di PCI-PSIUP per superare la crisi alla Provincia

TERAMO, 13.

Con le dimissioni rassegnate dall'assessore Di Blasio del PSI, si è aperta ufficialmente la crisi dell'Amministrazione di centro-sinistra della Provincia di Teramo.

In realtà la Provincia, dallo scorso novembre ad oggi, è rimasta priva di governo essendo il centro-sinistra fallito prima ancora di costituirsi.

La responsabilità di questa situazione, che impedisce all'Ente di dare un contributo alla soluzione degli urgenti problemi posti dalla crisi economica in atto, va ricercata innanzitutto nella DC teramana sostanzialmente legata, ancora oggi, a posizioni clientelari, campanilistiche e rinunciatarie, ma anche nell'operato di chi ha preteso di attuare una meccanica trasposizione di malsicure formule governative, nella realtà della provincia, con una Democrazia Cristiana lacerata da insanabili e sempre più profonde divisioni interne, che ne arrestano ogni timida iniziativa intesa ad un rinnovamento sia pur esso più nella formula che nella sostanza.

La denuncia di questa grave situazione è stata fatta all'opinione pubblica dal manifesto unitario delle Federazioni del PCI e del PSIUP che invita il PSI, il quale ha dovuto constatare il fallimento dell'azione politica a cui si era disposto, e le altre forze di sinistra a muoversi conseguentemente e ad operare per la « costituzione di una nuova maggioranza di sinistra che comprenda PCI, PSIUP, PSI, PSDI e forze democratiche della DC ».