

ESPLODE NELLE CITTÀ LA CRISI DEI TRASPORTI

LA SPEZIA

DC e PSDI sfuggono ad una chiara scelta

Con la scusa di aggiornare i dati impedito un voto di delega alla Provincia ad attuare la pubblicizzazione delle linee della SARSA - Soppressione di linee, aumenti, «agente unico» favoriscono i privati - Caos e pericolosità - I sindacati per una conferenza provinciale sui trasporti

Dalla nostra redazione

LA SPEZIA, 12. La crisi dei trasporti pubblici sta per esplodere. Ovunque si assiste a una riduzione di corse, alla soppressione di linee, alla istituzione del cosiddetto « agente unico », all'aumento delle tariffe. I lavoratori e gli studenti che costituiscono il grosso degli utenti dei pubblici servizi di trasporto sopportano le gravi conseguenze della crisi del settore, dovuta alla mancanza di un moderno e razionale sistema, inteso come servizio pubblico.

Ecco alcune cifre e alcuni elementi sulla crisi dei trasporti nella provincia della Spezia. La Fitrans, l'azienda municipalizzata cittadina, ha raggiunto un deficit di oltre 400 milioni di lire, malgrado il recente aumento tariffario che fu decisamente avvertito dal nostro partito. L'aumento del disavanzo dell'azienda costituisce una prova della validità della posizione assunta dal gruppo comunista in Consiglio comunale. I rappresentanti della DC affermarono che l'aumento delle tariffe del 25 per cento avrebbe non risolto, ma addirittura aggravato la situazione generale dell'azienda. E' quanto - purtroppo - si è verificato.

L'azienda Brun Caprini ha un parco vetture vecchio di 12-15 anni. Recentemente ha operato un aumento tariffario. La Sita ha ridotto alcune corse, ha istituito in alcune linee l'« agente unico » ed ha aumentato le tariffe. Ma la situazione più grave si registra alla Sarca. Questa società non solo ha istituito l'« agente unico » sulla linea di Podenzana, ma ha soppresso alcune corse sulle linee di Calice e di Cornoviglio e della stessa Podenzana. L'azienda ha preannunciato la soppressione di altre corse e di altre linee dove non si troverebbero margini remunerativi ed ha manifestato l'intenzione di generalizzare il metodo dell'« agente unico » con conseguenze negative per gli utenti e i lavoratori.

La pericolosità del viaggio infatti viene aumentata con la eliminazione dei cittadini utenti e di quanto l'autista viene sottoposto a un maggior logorio fisico e psichico. Deve fare da solo nelle difficili manovre nelle strade strette, deve controllare la chiusura degli sportelli e il maneggio del denaro. L'agente unico comporta inoltre serie conseguenze negative nella classifica del personale delle aziende e costituisce occasione di ulteriore riduzione di personale.

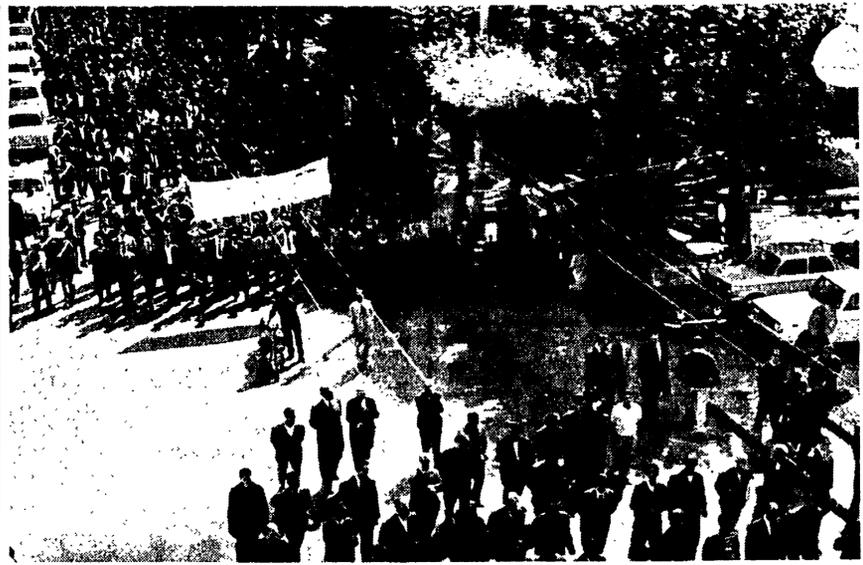
Il problema dei trasporti è stato esaminato nei giorni scorsi dalle tre organizzazioni sindacali di categoria. Esse sono state esplicithe: hanno chiesto - al fine di tutelare l'incolumità fisica e gli interessi dei lavoratori - che si procedesse a tutti gli utenti della strada - che l'ispettorato della mototrasmissione civile revocasse le autorizzazioni già concesse alle aziende per istituire l'« agente unico » e che si neghi l'autorizzazione per altre eventuali richieste. I tre sindacati inoltre hanno sollecitato l'amministrazione provinciale a immediata esecuzione degli impegni presi di rilevare le attività della Sarca e di indire, nel più breve tempo possibile, la conferenza provinciale dei trasporti, al fine di garantire un efficiente servizio e per gettare le basi per la costituzione di una azienda unica dei trasporti della provincia.

A La Spezia il centrosinistra si è dimostrato incapace di affrontare la grave situazione dei trasporti. Anche la riunione dell'altra sera, come quella di due settimane fa, alla commissione del Consiglio provinciale (capi gruppo ed esperti) incaricata di dare parere sulla provincializzazione delle ex linee della Sarca interessanti il territorio spezzino, vi è stato un nulla di fatto. I rappresentanti della DC e del PSDI, malgrado la posizione dell'assessore democristiano prof. Riccardi, il quale si è dichiarato personalmente « acquisito » alle tesi della pubblicizzazione, hanno palesemente ostacolato la soluzione proposta dai nostri compagni. Di Rosmino e Vivaldi di rimettere senz'altro al Consiglio il voto favorevole unanime espresso lo scorso

Passo in avanti per la pubblicizzazione

Il Comune impegnato a versare 300 milioni al Consorzio per il prelievo della Sometra - Pericoloso rinvio del passaggio alla gestione pubblica - Il 31 maggio i nodi verranno al pettine

SALERNO



SALERNO - Una delle forti manifestazioni dell'autunno '64 per la pubblicizzazione della SOMETRA

Dal nostro corrispondente

SALERNO, 12. Due avvenimenti hanno fatto esplodere in tutta la sua drammaticità in questi giorni, provincia di Salerno. Il primo è l'aumento nuovo delle tariffe fluviarie, apportate dal curatore della Sometra, dott. Sandulli. L'aumento che segue ad altri avvenuti nei mesi passati, ha portato le tariffe al problema dei trasporti nelle alle stelle, e proprio in un momento in cui il blocco dei salari, il carovita e i licenziamenti hanno creato gravi difficoltà. Il motivo è sempre quello del deficit, ma è ormai un dato scontato che l'aumento delle tariffe, lungi dal risanare le piaghe del disastroso bilan-

cio della Sometra, la aggrava ulteriormente, perché allontana altri viaggiatori dal servizio pubblico. L'altro elemento è il rinvio della pubblicizzazione, cioè il passaggio effettivo dell'azienda all'Ente consortile costituito alcuni mesi fa dai Comuni interessati al servizio. Il passaggio doveva avvenire già il dodici scorso, ma è stato rinviato di quaranta giorni. E' superfluo dimostrare che il rinvio minaccia di distruggere con un colpo di spugna quanto è stato conquistato dalla lotta dei lavoratori e di tutto il movimento sindacale e politico democratico della provincia, alla cui testa è stato il PCI.

Un giusto allarme su questo pericolo è venuto già dalla categoria che, nei giorni scorsi, ha effettuato una prima azione di sciopero, molto significativa per quanti mirano al fallimento della pubblicizzazione della Sometra. Indubbiamente questa operazione non può essere digerita dalla speculazione privata perché si tratta di un'azienda che per estensione ed intensità di traffico è una delle più importanti fra le reti nazionali e, forse, anche europee. Essa è costituita, oltre che dalle linee urbane di Salerno, da importanti collegamenti extraurbani che arrivano fino a Pompei sul percorso dell'antica trancia, passante per i Comuni di Vietri sul Mare, Cava dei Tirreni, Nocera Superiore, Nocera

Inferiore, Paganì, Angrì, Scalfi e Pompei fino a Battipaglia attraverso Pontecagnano e Bellizzi, fino a Mercato S. Severino attraverso Fratte e Baronissi, fino a Siano per Camerelle e Roccapietrangola. Come si sa da circa un anno la Sometra è in istato fallimentare per un dissesto finanziario di quattro miliardi e trecento milioni, nel quale è stata trascinata dalla speculazione monopolistica insieme ad altre società, quali la Ventura e l'Agia. Le sue vicende sono esemplari ai fini di un giudizio sul modo col quale nella nostra provincia vengono affrontati i problemi essenziali dello sviluppo civile ed economico, quale quello dei trasporti pubblici. Ed ora, quelle stesse forze, che portano sulla coscienza la responsabilità del crack, mirano al sabotaggio del consorzio e della pubblicizzazione della Sometra.

Ma quali sono i motivi del rinvio? La ragione andrebbe ricercata nell'impossibilità materiale del reperimento dei fondi per fronteggiare la spesa che ammonta ad un miliardo e mezzo e che va ripartita in una prima rata di trecento milioni ed il restante in diverse soluzioni per le quali bisogna fornire soltanto le relative necessarie garanzie. Quindi, la colpa della mancata osservanza della data trova un comodo paravento dietro i tempi difficili creati dalla congiuntura economica nel nostro paese.

Le stesse ragioni, viceversa, giustificano la costituzione del Consorzio ne costituiscono un chiaro esempio. La DC ha dovuto subire il consorzio sotto la pressione della lotta sindacale e politica dello schieramento democratico. Se ci fosse stata volontà, si sarebbero approntati i mezzi per tempo e non si sarebbe tentato di aiutare la concorrenza privata in questo settore, come invece ha fatto la giunta comunale di Salerno. Né è prova di buona volontà la presa di posizione del sindaco Menna, che più di una volta, avrebbe manifestato l'intenzione di municipalizzare la linea urbana, mentre quella extraurbana sarebbe rimasta ai privati. E' questa una soluzione deludente ed ingannevole che spezza una lancia in favore dei privati e mina l'unità dell'azienda a tutto danno della collettività.

Un nuovo passo in avanti verso il definitivo successo è l'impegno assunto dall'amministrazione comunale, nell'ultima seduta, di garantire sotto forma di anticipozione la somma di oltre 300 milioni, necessaria al Consorzio per il prelievo della Sometra. Questo impegno, che il Consiglio comunale del capoluogo ha deliberato mentre altri due importanti Comuni, Cava dei Tirreni e Nocera Inferiore, hanno deciso di assumere l'onere per le quote loro spettanti - è giunto alla conclusione di una giunta seduta con il corso della quale i compagni Amante e Granati hanno smantellato la tesi, ancora sostenuta dall'assessore dc e presidente del Consorzio, avv. Mobilio, del rinvio a tempi migliori.

Si tratta, dunque, di un primo importante successo. I lavoratori non sono decisi a mollare e riprenderanno, se necessario, la lotta.

Santo Di Paola

Tonino Masullo

Il punto sulla congiuntura in Sicilia

Programmazione democratica per liberare la Regione dalla stretta economica

La situazione nel settore agrumario - Nella pesca e turismo si sconta l'assenza di un organico intervento pubblico - Provvedimenti-tampone

Dalla nostra redazione

PALERMO, 12

Vanno avanti soltanto le industrie ad alto investimento di capitale, abbiamo detto a proposito dell'andamento congiunturale '64 in Sicilia; e se non fossero bastati i dati del settore industria, ecco ora - a confermare questa realtà - quelli sulle attività agricole, della pesca e del turismo, coinvolte in un pauroso e pressoché generale crollo. Qui, più ancora che nel settore dell'industria, si coglie con mano il prodotto esportato dall'azienda capitalistica è raramente buono (non dimentichiamo che, a causa delle speculazioni di un gruppo di commercianti, soprattutto del palermitano, si sono persi parecchi mercati, in questi ultimi anni); la cooperazione è ancora praticamente inesistente; l'intervento pubblico è ancora del tutto assente. Anche se sarà una regolamentazione efficiente, anche se i prodotti siciliani saranno insomma protetti sul prezzo, il punto debole dell'agrumario siciliano (che è probabilmente davvero il migliore del mondo) resterà quello delle sue caratteristiche commerciali, e prima di tutto della sua consistenza. Da qui la necessità di una coraggiosa riorganizzazione del settore, a livello industriale, nella tutela dei diritti dei piccoli coltivatori.

ORTOFRUTTICOLI. - Lo stesso discorso vale per il settore ortofruttili. La produzione siciliana non ha raggiunto nel '64 i livelli dell'anno precedente, anche se l'annata non può considerarsi del tutto avversa. Il più favorevole risultato è stato conseguito dalla produzione di pomodoro che, rispetto al '63, è aumentata del 9,5%; eppure alla coltivazione erano stati destinati un migliaio di ha, in meno dell'anno precedente.

Il fatto è che c'è stato un notevole incremento nella resa per ha. (+16%). La produzione di patate è invece diminuita pur raggiungendo l'apprezzabile livello del milione di q. (più di due terzi di primatice, e cioè un quinto dell'intero raccolto nazionale; ed il resto di comuni). La resa per ha, è stata superiore, in Sicilia, a quella nazionale. La produzione di melanzane è lievemente diminuita (315 mila q., -10 mila rispetto al '63), anche se la Sicilia resta al secondo posto tra le regioni italiane, con una resa per ha, abbastanza alta, e preceduta soltanto dalla Campania.

Anche la produzione di piselli freschi ha subito nel '64 una flessione (5%) raggiungendo l'anno scorso i 402 mila q., con una resa per ha, piuttosto bassa: 38 q. ha, contro i 44,6 della media nazionale. Un incremento notevole si è registrato invece nella produzione di frutta secca. Il raccolto delle mandorle (1.400 mila q.) è più del doppio di quello del '63, e costituisce, da solo, il 54% della produzione nazionale; eccezionale annata anche per le caratte: 931 mila q., record del decennio, e 90% della produzione nazionale. Stazionaria la produzione di fichi secchi (30 mila q.), in flessione quella delle nocciole (-12%).

OLIVE E OLIO. - Grave flessione anche nel raccolto delle olive: 2.254 q., con una diminuzione del 40% rispetto all'annata-record del '63. La melanzana ha registrato anche la qualità del prodotto, invocando danni all'andamento del mercato oleario già depresso per le giacenze di prodotto inavvenuto dell'anno scorso. Non sono ancora disponibili i dati sulla produzione olearia.

E passiamo alla campagna di pesca dove i modesti incrementi sono inferiori alle possibilità obiettive di sviluppo. PESCA. - Anche in questo settore si sconta l'assenza di una efficace politica di governo nazionale e regionale: la mancata regolamentazione della pesca nel Canale di Sicilia; il mancato ammodernamento delle attrezzature e della flottiglia per l'insufficienza degli stanziamenti finanziari; l'insistenza di provvedimenti per potenziare la pesca d'altura e di attrezzature per una efficace catena del freddo per la conservazione e la distribuzione del prodotto: questi sono i limiti essenziali dell'attività del settore in Sicilia. Così, nei primi undici mesi del '64 sono stati sbarcati nei porti dell'Isola 323 mila q. di pesce con un aumento soltanto del 3,9% rispetto allo stesso periodo del '63. In questo quadro è aumentata la cattura di pesce ariete, in minor misura, anche quella del pesce azzurro; questi incrementi hanno compensato la flessione di 2,4 mila q. registrata nella pesca del tonno, anch'essa causata dalla concorrenza giapponese.

Anche sotto il profilo turistico, infine, l'andamento della congiuntura nel '64 è stato assai deludente, e sempre per lo stesso motivo: la mancanza di una politica pubblica adeguata. TURISMO. - Mentre nel resto del paese si registrava un pur limitato incremento degli arrivi e delle presenze, nell'Isola si registrava una nuova flessione che, se per gli arrivi è limitata allo 0,4% (-5 mila unità), per le presenze è salita al 6%, con 200 mila presenze in meno. Anche la permanenza media del turista è scesa da 2,8 gg. a 2,6 per quel che riguarda gli italiani, e da 3,7 gg. a 3,5 per quella che riguarda gli stranieri.

È una politica si giudica, come dev'essere fatta, dai risultati, che dietro esse costituiscono il più eloquente commento all'attività dell'assessore regionale del turismo. Conclusioni di questa rapida correlata sulla situazione congiunturale siciliana? E' chiaro che, dietro alle cifre e ai percentuali, sta una realtà economico-politica molto più grave di quel che sembra, e che è fatta di licenziamenti e di riduzioni degli orari nelle fabbriche, di ulteriori emorragie dalle campagne, di paralisi delle piccole e medie aziende industriali e artigiane. Di questa crisi la « favorevole » congiuntura non è tanto una causa quanto soprattutto un effetto, e i piccoli provvedimenti-tampone non servono che a nascondere temporaneamente (seppure ci riescono) un processo di disgregazione che si sviluppa rapidamente.

Quel che vale a parare la crisi sono le grandi e democratiche riforme (ente di sviluppo agricolo, ma non accentrato e dotato di scarsi poteri d'intervento, come cerca di imporre il centro-sinistra; intervento diretto e preminente del capitale pubblico nell'industria petrolchimica dalla estrazione del minerale ai fertilizzanti, alle plastiche, ecc.) che debbono prefigurare una politica regionale di piano articolata e democratica. Per questo la lotta si svilupperà, nelle fabbriche, nelle campagne, nelle città.

PALA...

La situazione nel settore agrumario - Nella pesca e turismo si sconta l'assenza di un organico intervento pubblico - Provvedimenti-tampone

La produzione agricola, della pesca e del turismo, coinvolte in un pauroso e pressoché generale crollo.

Il fatto è che c'è stato un notevole incremento nella resa per ha.

Anche la produzione di piselli freschi ha subito nel '64 una flessione (5%) raggiungendo l'anno scorso i 402 mila q.

OLIVE E OLIO. - Grave flessione anche nel raccolto delle olive: 2.254 q., con una diminuzione del 40% rispetto all'annata-record del '63.

E passiamo alla campagna di pesca dove i modesti incrementi sono inferiori alle possibilità obiettive di sviluppo.

Anche sotto il profilo turistico, infine, l'andamento della congiuntura nel '64 è stato assai deludente, e sempre per lo stesso motivo: la mancanza di una politica pubblica adeguata.

È una politica si giudica, come dev'essere fatta, dai risultati, che dietro esse costituiscono il più eloquente commento all'attività dell'assessore regionale del turismo.

Quel che vale a parare la crisi sono le grandi e democratiche riforme (ente di sviluppo agricolo, ma non accentrato e dotato di scarsi poteri d'intervento, come cerca di imporre il centro-sinistra; intervento diretto e preminente del capitale pubblico nell'industria petrolchimica dalla estrazione del minerale ai fertilizzanti, alle plastiche, ecc.)

PALA...

La situazione nel settore agrumario - Nella pesca e turismo si sconta l'assenza di un organico intervento pubblico - Provvedimenti-tampone

La produzione agricola, della pesca e del turismo, coinvolte in un pauroso e pressoché generale crollo.

Il fatto è che c'è stato un notevole incremento nella resa per ha.

Anche la produzione di piselli freschi ha subito nel '64 una flessione (5%) raggiungendo l'anno scorso i 402 mila q.

OLIVE E OLIO. - Grave flessione anche nel raccolto delle olive: 2.254 q., con una diminuzione del 40% rispetto all'annata-record del '63.

E passiamo alla campagna di pesca dove i modesti incrementi sono inferiori alle possibilità obiettive di sviluppo.

Anche sotto il profilo turistico, infine, l'andamento della congiuntura nel '64 è stato assai deludente, e sempre per lo stesso motivo: la mancanza di una politica pubblica adeguata.

È una politica si giudica, come dev'essere fatta, dai risultati, che dietro esse costituiscono il più eloquente commento all'attività dell'assessore regionale del turismo.

Quel che vale a parare la crisi sono le grandi e democratiche riforme (ente di sviluppo agricolo, ma non accentrato e dotato di scarsi poteri d'intervento, come cerca di imporre il centro-sinistra; intervento diretto e preminente del capitale pubblico nell'industria petrolchimica dalla estrazione del minerale ai fertilizzanti, alle plastiche, ecc.)

CATANIA

Alte tariffe bassi salari e attacco alle libertà nelle aziende private

Più grave la situazione all'Etna Trasporti (FIAT) dove il personale è stato ridotto del 16% - Progetto di legge regionale per affidare le concessioni agli enti locali

Dal nostro corrispondente

CATANIA, 12.

Sempre più grave si va facendo la situazione dei trasporti extra-urbani nella provincia di Catania, e sempre maggiore il malcontento dei cittadini e l'insoddisfazione dei lavoratori dipendenti per la pesante politica perseguita dalle aziende concessionarie di tali trasporti (la Buda, che ha la linea di Giarre Riposto, la Zappalà & Torrisi, che ha la linea di Acireale, la STAV di Carpentieri e Messina, la Fratelli Sciolti, la Etna Trasporti, che è la maggiore).

Tali aziende fondano la loro azione da un lato, su una incredibile politica tariffaria, adottando criteri assolutamente arbitrari e non fondati su un alcun parametro obiettivo nella determinazione delle tariffe di viaggio (fino a poco tempo addietro la corsa Catania Acireale, 19 km., costava L. 80, e quella Catania-Belpasso, anch'essa 19 km., lire 170); dimostrano inoltre una completa ed inaudita indifferenza per le condizioni degli automezzi e quindi per la sicurezza dei viaggiatori. E' stata denunciata più volte, ad esempio, l'insufficienza e la inadeguatezza dei mezzi di cui dispone l'Etna Trasporti, che ha una tendenza a non acquistare pezzi di ricambio, una automazione non sufficientemente curata e persino automezzi non collaudati, non fa eseguire la pulizia per mancanza di personale, si serve di mezzi mancati di servizi, con freni insufficienti e gomme logorate, che non garantiscono una sicura manovrabilità di tali mezzi. La tendenza all'abbandono delle linee meno redditizie e alla riduzione di corse sulle

single linee è sempre più evidente: con l'abbandono dei servizi urbani da Acireale da parte dell'Etna Trasporti; con la cessione all'azienda Buda, sempre da parte dell'Etna Trasporti, delle linee Riposto-Giarre Macchia S. Giovanni S. Alfio Randazzo, cessione compiuta all'insaputa della commissione interna e dei sindacati; con l'abbandono da parte della STAV delle linee di Lentini in provincia di Siracusa; qui, l'amministrazione di sinistra ha provveduto ad affidare il servizio all'AST (Azienda Siciliana Trasporti), che è un ente pubblico.

A causa di tale politica, si fanno sempre più limitate ed inadeguate ai bisogni reali le possibilità di movimento rapido, comodo e a basso prezzo di masse enormi di cittadini e di lavoratori, che sono costretti ad affrontare indici bili disagi.

Altro aspetto della politica di tali aziende è il basso il vello salariale, la violazione delle leggi e dei contratti, la negazione delle libertà sindacali, il regime di terrore e di ricatto instaurato all'interno delle aziende, l'ingiustificata tendenza a riduzioni del personale: a tale proposito, la situazione dell'Etna Trasporti è tale da poter far trarre giudizi più generali sul comportamento delle aziende private con concessione dei servizi di trasporto. L'Etna Trasporti (ex SIT), la più grande azienda della provincia di Catania, collegata all'ISTA di Palermo, non è che una diramazione della FIAT e dei grandi gruppi monopolistici, e persegue attualmente una politica di espansione anche all'esterno della Sicilia.

Dopo molte denunce del Sindacato autoferrotrancvieri CGLL, l'ispettorato alla Motorizzazione civile ha confermato che l'Etna Trasporti non dispone di alcun organico del personale regolamentato, approvato dagli organi competenti; tale conferma si è avuta nel 1953, e a tutt'oggi l'organico manca ancora.

Attualmente, l'azienda ha 310 dipendenti di suo personale viaggiante; il numero è assolutamente insufficiente per i servizi attuali, e tuttavia si dice che con la istituzione dell'« agente unico » su altre linee la direzione potrebbe arrivare ad avere un organico di 260 persone, riducendo così il personale del 16% circa.

Numerose sono, in tutte le aziende, le violazioni di legge e contrattuali, mentre le multe e le sospensioni, anche per futili motivi, e certamente a fini intimidatori, sono diventate una vera pioggia; categoriale il rifiuto di qualsiasi aumento dei salari, peraltro già decretati abusivamente attraverso svariate tecniche di sfruttamento (trattenute, arbitrari criteri di calcolo per lavoro straordinario, ecc.). Molto gravi sono le condizioni della libertà sindacale all'interno delle varie aziende; minaccia ai lavoratori organizzati nei sindacati, trasferimenti di attivisti, dirigenti sindacali, membri di commissione interna, sistematico è il rifiuto di trattare con i sindacati, anche quando le trattative sono convocate presso l'Ufficio del Lavoro, mentre l'Etna Trasporti si arroga il diritto di impedire ai componenti della commissione interna, con cui non vuole intrattenere rapporti normali, qualsiasi contatto con i dipendenti durante il pe-

riodo di lavoro, cosa che, data la natura dei servizi, annulla di fatto la funzione della commissione interna. Essendo ormai divenuto palesemente intollerabile il comportamento delle aziende concessionarie, si prepara, nelle prossime settimane, una proposta di legge regionale, che confermi la libertà sindacale dei lavoratori, che sono particolarmente sensibili a questi problemi e si batteranno, con l'appoggio della opinione pubblica, non solo per il ripristino delle libertà sindacali, ma per il rinvio della pubblicizzazione delle aziende private, in favore della pubblicizzazione dei trasporti: in tal senso si è pronunciata una conferenza regionale dei lavoratori dei trasporti, tenutasi a Catania per iniziativa della CGIL regionale.

Del resto, esiste già all'Assemblea Regionale Siciliana un progetto di legge tendente a modificare il sistema attuale, per cui le concessioni sono assegnate dall'Assessorato Regionale ai Trasporti e dai Comuni. Tale progetto di legge prevede che le concessioni dei servizi di trasporto siano affidate alle Province; inoltre, le stesse amministrazioni comunali e provinciali di Catania hanno fatto propria una linea di pubblicizzazione dell'Azienda Siciliana Trasporti, per la gestione pubblica dei servizi di trasporto urbani ed extra-urbani.

Santo Di Paola

Tonino Masullo

Alessandro Cardulli

Giorgio Frasca Polara