Quotidiano / sped. abb. postale / L. 50

Anno XLIII / N. 259 / Giovedì 29 settembre 1966

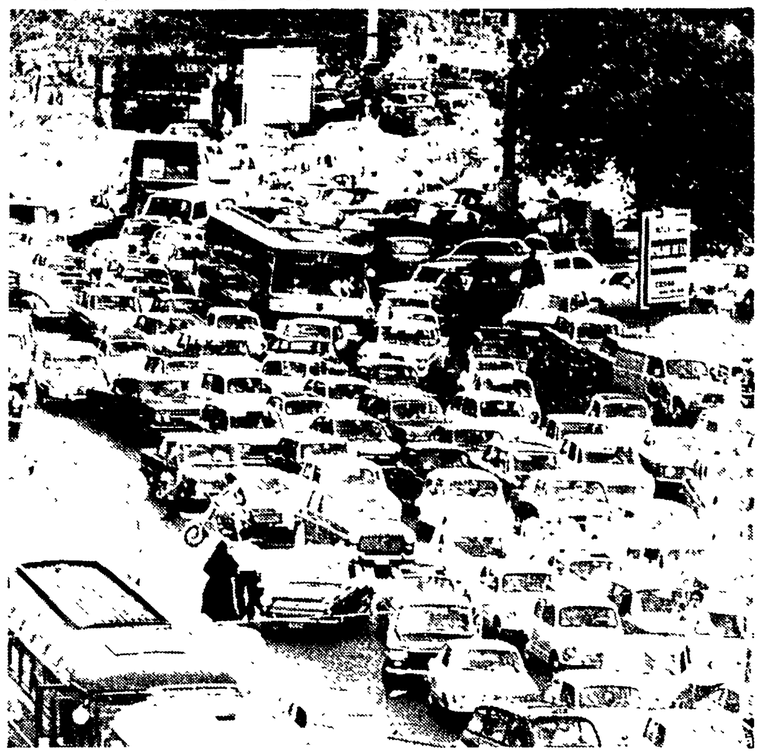
Due tecnici incriminati per il «sacco» di Bagheria

A pagina 5

l'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Le città nel caos



Un aspetto del centro di Roma nella mattinata di ieri

Fortissimo sciopero dei 150 mila autoferrotranvieri

Paralisi totale nei pubblici trasporti

L'astensione cessa a mezzanotte - Sottolineato dalla CGIL e dalla FIAI il valore strutturale della lotta - Più che mai urgente lo sviluppo dei servizi pubblici

La prima giornata dello sciopero unitario di 48 ore dei 150 mila autoferrotramvieri delle aziende municipalizzate e delle autolinee in concessione ha paralizzato ieri tutti i servizi, aumentando com'era prevedibile il caos del traffico specialmente nelle grandi città e provocando così inevitabili disagi. Allo sciopero hanno aderito la totalità dei 110 mila dipendenti delle aziende urbane e quasi tutti (90%) i 40 mila delle autolinee private. La nuova protesta, che si concluderà stasera a mezzanotte, ha posto drammaticamente in risalto ancora una volta gli errati indirizzi finora seguiti in questo campo, sottolineando altresì — come hanno rilevato la CGIL e il sindacato di categoria — l'esigenza assolutamente inderogabile di sviluppare la motorizzazione pubblica.

Gli «intoppi», verificatisi soprattutto nelle ore di punta per il fatto che gli «automobilisti della domenica» hanno dovuto utilizzare le proprie vetture per recarsi al lavoro, hanno documentato in modo definitivo che se si continua di questo passo le nostre città, grandi e piccole, finiranno col rimanere letteralmente paralizzate.

A Roma ieri, nonostante la presenza dei servizi di emergenza e di quelli improvvisati da numerosi proprietari di autocarri e vetture, la circolazione è stata lentissima per l'intera giornata. Per coprire percorsi di 5-6 chilometri si sono impiegate, specie al centro, ore intere. Negli incroci si sono formati ingorghi gigantesci che hanno imbottigliato il traffico per varie decine di minuti. La città in sostanza, a causa della mancanza pressochè totale dei mezzi di trasporto collettivo (Stefer, Atac e autolinee sono rimaste paralizzate, salvo qualche rarissima eccezione nei servizi in concessione) è stata invasa per tutto il giorno da un «mare di ferro», che riusciva a muoversi a tratti e solo con estrema lentezza.

A Milano, dove si sono visti in circolazione migliaia di veicoli privati d'ogni specie, mentre le tramvie sono state bloccate al completo, il traffico già molto caotico e difficoltoso durante la giornata si è fatto estremamente difficile verso sera, allorchè è cominciata a cadere la pioggia.

La stessa situazione si è verificata a Genova, Napoli, Torino, Bari, Palermo e in tutte le altre città. In Toscana, a Firenze, Livorno, Pisa e Massa Carrara in particolare, lo sciopero ha provocato il fermo completo di quasi tutti i trasporti. Ovunque i servizi di emergenza predisposti dalle prefetture, dalle Ferrovie e dalle autorità militari sono stati sommersi.

I lavoratori delle aziende pubbliche e delle autolinee private hanno dato, in definitiva, una nuova prova di forza e di consapevolezza dei propri diritti che dovrebbe indurre alla riflessione anche quelle autorità governative che finora hanno mantenuto, su questa dura vertenza, un atteggiamento incomprensibile. I 110 mila autoferrotramvieri delle municipalizzate aspettano il rinnovo di un contratto scaduto fin dal 31 marzo. I 40 mila delle autolinee sono in lotta orami da due anni, nel corso dei quali hanno attuato sedici giornate di sciopero. Nè la Federazione delle municipalizzate, nè l'associazione dei concessionari privati (ANAC) hanno mai accettato però di intavolare serie trattative. I padroni pubblici e privati intendono rinnovare i contratti scaduti, congelando le retribu-

(segue in ultima pagina)

La lezione dei fatti

MAI COME ieri la crisi del traffico nelle grandi città italiane era apparsa in dimensioni così drammatiche. Che cosa è successo? Perché chi ha avuto il coraggio di attraversare in automobile Roma o Milano, o chi vi è stato spinto da esigenze improrogabili, ha dovuto trascinarsi per un'ora e mezzo o due ore di ingorgo in ingorgo, di semaforo in semaforo, per compiere un percorso di dieci o al massimo di dodici chilometri? E' accaduta una cosa semplicissima, non nuova senon per la moltiplicazione degli effetti negativi che ha provocato: tram e autobus erano fermi per lo sciopero nazionale dei trasporti pubblici, e sulle strade sono uscite anche le automobili — non molte, tutto sommato — che normalmente rimangono in *garage*.

Qualche decina di migliaia di macchine in più, in questo caso, sono state come la goccia che fa traboccare il vaso. E così Roma e Genova, Napoli e Milano, hanno fatto esperienza di che cosa diventerà tra qualche tempo la vita nelle nostre città maggiori se le cose continueranno a svilupparsi come si sono sviluppate sinora. Se non siamo ancora giunti alla paralisi, siamo però saliti, passo dopo passo, fino al gradino immediatamente precedente.

DOVE ARRIVEREMO? E' chiaro che l'automobile ha raggiunto il suo punto di saturazione. Lo sviluppo della motorizzazione privata ha toccato il «soffitto», ed ogni incremento nelle nuove immatricolazioni non si traduce più, da tempo, in una maggiore libertà di rapido movimento per gli utenti della strada, ma in un calo ulteriore della velocità media, e in un aumento dei sacrifici di tutti e dei costi — già paurosi — dei servizi. Ciò ha trovato conferma anche nei lavori della recente Conferenza di Stresa del traffico e della circolazione, a riprova del fatto che la lezione della realtà si è ormai fatta sentire anche in settori assai sensibili all'«ideologia» dell'automobile e all'influenza dei miti che ne derivano.

Ma lo sciopero degli autoferrotranvieri non è soltanto un'eloquente prova del nove sulla funzione insostituibile del trasporto pubblico e sull'incapacità dell'automobile a sopportare essa tutto il peso degli spostamenti (lavoro-casa, studio-casa, casa-tempo libero) che costituiscono così tanta parte della vita di ogni giorno in una metropoli moderna. Del resto, *tests* del genere li avevamo già avuti in un recente passato. No, lo sciopero è qualcosa di più: è una risposta esemplare a chi vuol nascondere la crisi dietro argomenti presi in prestito dal campionario qualunquista.

ECCEDENZA di personale? Salari troppo alti? Vi è stato perfino un ministro in carica, l'on. Taviani, che ha invitato i prefetti a costringere i bilanci delle aziende pubbliche di trasporto — applicando la scure amministrativa — nell'ambito dell'autosufficienza aziendale, cioè, in sostanza, ad avviare il servizio sulla china della progressiva estinzione. E i lavoratori del settore — vittime prime di uno stato di cose che dipende essenzialmente da uno sviluppo delle città guidato dalla molla della speculazione edilizia e da una crescita abnorme della motorizzazione privata —, prima ancora del blocco dei salari, con la loro compatta manifestazione, hanno respinto un modo vecchio e illusorio di affrontare il problema: le ragioni profonde dei *deficit* crescenti delle aziende municipalizzate (120 miliardi solo lo scorso anno, e di questi 40 per le sole aziende romane, ATAC e STEFER) stanno altrove. Questo è ciò che dicono, scioperando, gli autoferrotranvieri. Le argomentazioni dei fautori del blocco salariale sono solo un tentativo di nascondere dietro una cortina fumogena (abbastanza trasparente) la verità sulla crisi dei trasporti e sul modo di uscirne.

Programmi nuovi e risolutivi, del resto, il governo non ne ha. Mentre da un lato prospetta ulteriori «tagli» ai già insufficienti servizi urbani gestiti, in genere, dalle aziende pubbliche, dall'altro si propone di favorire in forme nuove il predominio del capitale privato nell'organizzazione dei trasporti interurbani, con un facilmente prevedibile aggravamento degli squilibri esistenti (alla SITA, a Zeppieri, a Lazzi interessano — oltre ai finanziamenti statali — i bacini di traffico più ricchi) e con un aumento complessivo delle zone di disservizio di cui già fanno esperienza quotidiana centinaia di migliaia di lavoratori «pendolari».

OCCORRE invece rovesciare la linea privatistica, oggi dominante, applicando il principio della priorità del mezzo pubblico nelle città (e questa priorità non è il prodotto di un soprassalto punitivo nei confronti degli automobilisti, ma una garanzia per tutti, automobilisti e utenti dei trasporti pubblici, di poter vivere in città ordinate, dove la circolazione possa essere favorita da un rapporto equilibrato tra motorizzazione privata e trasporto collettivo) e favorendo nello stesso tempo soluzioni pubbliche e democratiche in tutto il settore.

Una politica efficiente e moderna dei trasporti è oggi un obiettivo non rinviabile. Se non si lavorerà in questo senso — hanno ragione la CGIL e il sindacato unitario del settore — «*il prossimo futuro delle città presenterà il quadro allucinante di una situazione destinata a diventare norma*». La lezione dei fatti è abbastanza chiara per tutti: è necessario, ora, trarne tutte le conseguenze, se non si vuol continuare a procedere col passo del gambero.

Candiano Falaschi

Dal CIPE

Confermato il piano di ridimensionamento dei cantieri

Il Comitato interministeriale per la programmazione (CIPE), riunito ieri sotto la presidenza di Moro, ha approvato il piano di ridimensionamento dell'industria navalmeccanica, elaborato dalla Fincantieri e fatto proprio dalla commissione presieduta dal sottosegretario al Bilancio, onorevole Caron.

Al termine della riunione, cui hanno preso parte i ministri Pieraccini, Bo, Bosco, Tremelloni, Restivo, Spagnolli, Andreotti e Tolloy, si è appreso infatti che il CIPE ha accettato le risultanze della commissione Caron, le quali contemplano fra l'altro la smobilitazione del San Marco di Trieste e del Muggiano della Spezia. «La relazione Caron — ha detto Tolloy ai giornalisti — ha trovato nel suo complesso una piena adesione del CIPE». Il che conferma, ovviamente, il gravissimo piano IRI governo, anche se una decisione definitiva in proposito verrà presa la prossima settimana, dopo un esame del Consiglio dei ministri convocato per domani.

Per addolcire in qualche modo la pillola, Pieraccini ha ripetuto, subito dopo la riunione del CIPE, che i problemi del riassetto della cantieristica vanno inseriti «in una visione più vasta dello sviluppo economico delle città e delle regioni interessate, così da garantire il livello di occupazione dei lavoratori».

La strumentalità di queste affermazioni, di fronte alla decisione di smobilitare interi complessi, appare però addirittura trasparente. Nessun nuovo impianto industriale, nessuna sede tecnica e amministrativa come quella della istituenda Italcantieri, infatti, sarà in grado di parare il

(segue in ultima pagina)

Oggi incontri per edili e metalmeccanici

La Confindustria ha chiesto il rinvio a questa mattina dell'incontro con i sindacati dei metalmeccanici fissato per ieri «per completare le consultazioni con la propria delegazione incaricata delle trattative». Anche da parte del padronato ci si rende conto della stretta a cui è nuovamente giunta la vertenza dei metalmeccanici. Ieri si è intanto scioperato per un'ora alla Mecfond di Napoli mentre oggi scendono in sciopero i duemila metalmeccanici delle tre aziende SAVA di Porto Marghera, per respingere l'attacco al livello di occupazione e ai diritti contrattuali del sindacato.

Le trattative per il contratto dell'edilizia sono riprese ieri in un clima definito «difficile» negli ambienti sindacali. E' stato fatto un esame globale dei problemi contrattuali: le riunioni proseguono oggi e dovrebbero servire ad accertare se esistono le condizioni per entrare nel merito delle rivendicazioni.

La situazione sindacale è stata ieri esaminata nel corso di un incontro fra le segreterie confederali della CISL e della UIL: si è discusso anche sullo stato dei rapporti fra le due organizzazioni sindacali».

Una grave presa di posizione, che getta luce sull'attuale indirizzo del padronato, è stata presa ieri da un alto esponente dell'IRI, il dott. Giuseppe Glisenti presidente dell'Intersind. Intervenendo in un dibattito giornalistico Glisenti ha chiesto l'abolizione o la sostanziale revisione del meccanismo di scala mobile. Glisenti giunge ad affermare che «il problema maggiore della economia sociale odierna non è più quello di salvaguardare un tenore minimo di vita, ma di accrescere la produzione e la produttività in un sistema non più protetto dai confini economici nazionali».

Pressante appello della Francia alle N. U. per il Vietnam

La pace dipende solo dagli U.S.A.

Couve de Murville chiede il ritiro delle truppe e la riaffermazione dei principi di Ginevra in un trattato internazionale

NEW YORK, 28.

Il ministro degli esteri francese, Couve de Murville, ha chiesto oggi all'Assemblea generale dell'ONU che gli Stati Uniti ritirino le loro truppe dal Vietnam e rinuncino ad impedire la piena realizzazione dei principi di indipendenza, sovranità ed unità della nazione vietnamita, enunciati negli accordi di Ginevra del 1954.

«Sta agli Stati Uniti, e soltanto a loro — ha detto Couve — di prendere nuove iniziative che rendano tutto possibile, e prima di tutto la pace». E ha chiesto: «E' immaginabile, mentre è in atto l'*escalation*, che tali iniziative provengano da una parte che non sia quella della grande potenza che si è impegnata direttamente nel Vietnam, e il cui intervento è stato uno dei fattori fondamentali dell'allargamento del conflitto? Evidentemente, no».

Il ministro si è richiamato alle dichiarazioni fatte il 1 settembre dal presidente De Gaulle durante la visita in Cambogia, secondo le quali l'avvio di negoziati di pace dipende interamente dalla decisione e dall'impegno degli Stati Uniti di ritirare le truppe entro un preciso e ragionevole limite di tempo. Ed ha invitato Washington ad assumere a questo proposito un atteggiamento costruttivo.

«Noi conosciamo — ha detto — la potenza e la determi-

(segue in ultima pagina)

Contrastanti a Bonn le reazioni ai colloqui di Washington

Dal nostro corrispondente

BERLINO, 28.

Il governo quasi al completo si è recato oggi all'aeroporto di Bonn-Colonia per accogliere il cancelliere Erhard ed il suo seguito di ritorno da Washington. Erhard, il quale, malgrado i cinque intensi giorni trascorsi in America ed i lunghi voli, appariva disteso e soddisfatto, ha detto che «vi è stato accordo, anche se non su tutto», e si è detto convinto che i problemi rimasti aperti potranno trovare soluzione in un secondo tempo. Egli ha quindi posto l'accento sulla durezza delle conversazioni e sul grado di accordo che ne è derivato.

I primi commenti degli osservatori politici e della stampa, sono piuttosto cauti. Unanimemente si prende atto con soddisfazione del «fondamentale accordo — come dice il comunicato della scorsa notte — raggiunto su tutte le questioni importanti» e della riconfermata totale solidarietà americana con le posizioni revansciste ed oltranziste di Bonn sulla questione tedesca.

I passi del comunicato che trattano l'argomento si osserva, non contengono nulla di sostanzialmente nuovo. Nel momento in cui sempre più forti suonano le campane a favore di un sistema di sicurezza europea e di nuove strade — quelle della distensione e dell'avvicinamento fra i popoli — per giungere alla riunificazione della Germania, il consenso di Washington alle tesi di Bonn rimane un punto fermo. Erhard ha ripagato la solidarietà americana da una parte rinnovando il suo appoggio completo e senza riserve alla aggressione americana nel Vietnam e dall'altra impegnandosi a «moltiplicare e a rendere più stretti i legami tra l'America e l'Europa in via di unificazione».

Ha destato soddisfazione, a Bonn anche la frase del comunicato che lascia aperta la strada ad una partecipazione tedesco-occidentale alla «difesa atomica». Su questo punto, però, l'unanimità non è totale; e infatti, oggi, il Bayern Kurier, l'organo ufficiale di Strauss e della DC bavarese, criticando apertamente quanto Erhard ha ottenuto da Johnson, reclama non soltanto una compartecipazione ma una autorizzazione a disporre di «una sia pur piccola quantità di armi nucleari». Secondo il Bayern Kurier le conversazioni di Washington hanno eluso la sostanza dei problemi mondiali.

Positivamente infine vengono giudicati a Bonn il comportamento generale di Erhard, la «forza della disperazione» — per usare le parole di Die Welt — con cui egli ha trattato con Johnson, e le sue pubbliche

Romolo Caccavale

(segue in ultima pagina)

Ragazzo negro assassinato a S. Francisco

SAN FRANCISCO — Un agente di polizia di cui si nasconde il nome ha brutalmente ucciso un ragazzo negro sedicenne per futili motivi, suscitando la sdegnata reazione della popolazione di colore della città californiana, che ha spaccato vetrine, incendiato autovetture e lanciato sassi per alcune ore. La tensione ha raggiunto punte preoccupanti, che hanno fatto in alcuni momenti temere conseguenze più gravi. L'assassino è stato sospeso dal servizio. Nella telefoto: **un cittadino di colore chiede di visitare la salma della vittima che potrebbe essere suo figlio. L'identità dell'ucciso non è stata tuttavia rivelata.**

(A pagina 3 il servizio)

Aperta sfida dell'assessore regionale d.c. al Parlamento

Carollo sottrae all'Antimafia documenti compromettenti

Fanno parte dei materiali di un'inchiesta sull'operato dell'Amministrazione provinciale di Palermo — Anche l'operato personale di Carollo oggetto dell'inchiesta — Miliardi di evasioni erariali

PALERMO, 28

L'on. Carollo, assessore regionale agli Enti Locali, già noto per avere opposto una sua «inchiesta» a quella del ministro Mancini su Agrigento all'evidente scopo di sabotarne gli accertamenti, si è reso protagonista di un altro, gravissimo episodio tendente ad ostacolare l'operato della Sottocommissione antimafia. Egli ha infatti sottratto alla Sottocommissione un blocco di fascicoli contenenti gli atti della Amministrazione provinciale di Palermo relativi a gare di appalto indette negli ultimi anni per opere di manutenzione stradale.

I tre commissari dell'antimafia (un dc, un comunista ed un missino) avrebbero dovuto prendere in esame i documenti nel quadro della loro inchiesta sulla tormentata e losca questione degli appalti stradali che coinvolge mafiosi, appaltatori fasulli, funzionari e amministratori per un danno all'erario valutato a circa quattro miliardi. Tali documenti riguardano la concessione di appalti stradali per un importo di circa mezzo miliardo. Ai commissari, invece dei documenti, è stata mostrata, dai funzionari della provincia, la fotocopia di una ricevuta firmata dall'ispettore dott. La Manna nominato all'uopo dall'assessore Carollo. In tal modo la Sottocommissione si è trovata nell'impossibilità di completare le sue indagini sull'operato dell'Amministrazione provinciale di Palermo.

La particolare gravità dell'episodio discende dal fatto che l'operato dello stesso Carollo era oggetto dell'indagine dei commissari. L'assessore deve infatti dare una spiegazione soddisfacente di un suo intervento a favore della Amministrazione provinciale quando questa fu denunciata all'autorità giudiziaria da parte della Commissione provinciale di controllo, per falso in atto pubblico commesso in occasione di una delle proroghe annuali degli appalti. Carollo aveva coperto l'Amministrazione provinciale con una deliberazione pretestuosa della Commissione regionale per la finanza locale. L'inchiesta della antimafia doveva — e deve — quindi anche appurare responsabilità, non indirette ma personali, dello stesso Carollo.

Perchè Carollo ha compiuto questo nuovo gesto, il quale non è neppure giustificabile sotto il profilo della salvaguardia delle competenze della Regione (come fu detto per l'inchiesta su Agrigento) in quanto nessuna autorità amministrativa può limitare l'operato di una commissione parlamentare d'inchiesta? La ragione va vista nel fatto che dall'esame degli altri fascicoli, già

(segue in ultima pagina)

Convegno del PCI per lo sviluppo dell'economia marittima

Il convegno nazionale sull'economia marittima, indetto dal PCI, si svolgerà a Trieste sabato e domenica con la partecipazione di lavoratori dei cantieri e delle aziende navalmeccaniche, portuali, dirigenti di partito, e di organizzazioni delle province e regioni marittime, e parlamentari. All'ordine del giorno: «Una politica di sviluppo dell'economia marittima per il progresso del Paese».