

Non più rinviabile una scelta per il mezzo pubblico

Si spendono 7.000 miliardi ogni anno per viaggiare male

Urgenti provvedimenti di riforma generale dei trasporti - Assenza di volontà politica del governo a risolvere il problema in modo moderno
La pianificazione nelle aree metropolitane e lo sviluppo urbanistico

L'ACCELERATA ed enorme motorizzazione individuale sta spingendo la realtà dei grandi centri metropolitani verso il limite della rottura. Infatti nelle grandi aree metropolitane (ma non soltanto in queste) si sta giunti quasi alla paralisi con costi elevatissimi.

I danni che la società nazionale ed i singoli cittadini ricevono da questa nuova realtà che quotidianamente viviamo sono di enormi proporzioni. Questi danni sono configurabili nella menomazione della salute (fisica attraverso il grave e progressivo inquinamento atmosferico e crescenti incidenti stradali che si contano ormai a centinaia di migliaia con quasi 10 mila morti all'anno. I trasporti pubblici attraverso la contrazione della velocità commerciale e degli utenti hanno aumentato i loro disagi che gravano sulle pubbliche amministrazioni locali i cittadini per far fronte alle loro esigenze di mobilità spendono una quota considerevole dei propri salari e si pendono senza tra l'altro risolvere in modo efficiente e conveniente il problema.

In sintesi possiamo affermare che i costi della mobilità nel nostro Paese (con forti acuitazioni nei centri metropolitani) tra perdita di tempo la vorativo acquisto e gestione dei mezzi circolanti ed altre componenti superano largamente i 7000 miliardi di lire all'anno ed individualmente i lavoratori che utilizzano le autovetture spendono mediamente non meno di 4000 lire mensili. Si tratta di un enorme spreco di risorse.

Siamo più che convinti che una situazione del genere non è oltre tollerabile anche perché la tendenza in atto spingerà verso una ulteriore acuitazione del problema. A questo punto va detto senza mezzi termini che la realtà dei trasporti nazionali nelle sue

diverse articolazioni non potrà essere risolta con provvedimenti frammentari disorganici e spesso empirici i quali non fanno che confermare l'assenza di volontà politica da parte del governo e dei partiti che lo sostengono a voler risolvere il problema in modo moderno e con soluzioni adeguate ai tempi nostri.

Si tratta quindi di affrontare i problemi della mobilità e dell'organizzazione dei trasporti con provvedimenti di riforma generale che devono investire il ministero dei trasporti (con la sua radicale trasformazione) e la riorganizzazione delle vie di comunicazione (su strada e su rotaia) e in modo prioritario l'organizzazione dei trasporti nelle aree metropolitane e nei centri urbani in generale per decongestionare i centri abitati e favorire gli spostamenti casa-lavoro scuola. In breve possiamo affermare che per avviare a soluzione il problema ed evitare così vasti incolmabili alla società nazionale si rende necessario:

1) La pianificazione dei trasporti nelle aree metropolitane in stretta connessione con l'assetto urbanistico e del territorio. Ciò significa che nell'ambito delle aree metropolitane (o di sistemi metropolitani) vi è l'esigenza di un forte e prioritario impegno del P.S. per la trasformazione e l'ammmodernamento delle strutture rotabili e degli impianti fissi per i servizi di tipo metropolitano a rapido regolamento con l'utilizzo di tutte le risorse esistenti in queste aree di grande sviluppo senza scartare la possibilità di costruire di nuove in direzione di quelle esistenti dello sviluppo industriale che si è manifestato in questi ultimi anni. Questo tipo di intervento va qualificato come P.S. deve essere strettamente coordinato con la costruzione di adeguate linee metropolitane e con i servizi di superficie

2) L'individuazione di bacini di traffico funzionali con la costruzione di aziende con prensoriali superando il limite giuridico del territorio comunale e con organi amministrativi e tecnici funzionali e servando alle assemblee elettive locali poteri decisionali su bilanci gli investimenti e le tariffe. Anche per ciò che riguarda i trasporti extraurbani a d' mensioni intercomprensoriali ed interprovinciali (e quindi realmente regionali) vanno costruite aziende regionali con il compito di aiutare anche finanziariamente le aziende comprensoriali comunali e provinciali in quelle aree di scarso traffico ma che necessitano di servizi di trasporto ai fini sociali: sviluppando la ricerca tecnico-scientifica in stretta collaborazione con le aziende locali. Deve essere comunque chiaro che questo tipo di organizzazione regionale dei trasporti è da concepirsi nel contesto di una politica regionale dei trasporti affidata all'Assemblea regionale ed al suo assessorato in ordine ai compiti di carattere legislativo e di programmazione dell'Ente regione.

3) Una politica dei trasporti nuova e veramente riformatrice questo significherebbe entrare nell'ordine di idee che l'organizzazione dei trasporti richiede risorse nazionali per la costruzione di strutture adeguate che dovranno favorire la mobilità delle persone e delle cose. L'impiego di adeguate risorse per una organizzazione moderna dei trasporti significa in ultima analisi realizzare un risparmio se il problema viene inquadrato nel contesto della programmazione economica. Pensiamo si possa affermare senza temere facili accuse di demagogia che in ordine ai costi generali del caotico sistema dei trasporti attuali si possa giungere rapidamente ad una drastica riduzione delle tariffe come elemento di

sincentivante del traffico nei centri urbani ed adottando nel contempo provvedimenti di potenziamento delle aziende pubbliche di trasporto per far fronte alla crescente domanda di trasporto che andrebbe a determinarsi. E non è nemmeno demagogico affermare che allo stato attuale delle cose si può cominciare a riflettere seriamente sull'opportunità ed utilità di rendere completamente gratuiti i trasporti delle persone sia pure con un processo di graduatilità a Calzaturificio Siciliano, le maggiori aziende vinicole. Anche gli studenti medi hanno deciso in città di scioperare in segno di solidarietà. Numerosi consigli comunali hanno solidarizzato con i lavoratori. Il comune di Trapani ha stanziato mezzo milione.

A migliaia i lavoratori e i giovani si sono radunati davanti alla prefettura dove al termine di un comizio del tre sindacati una delegazione ha recato la protesta della classe operaia tra panese.

Tale atteggiamento è tanto più grave dopo la nuova provocazione antiopeana messa in atto ieri da un figlio del padrone nei confronti di alcuni lavoratori della «Sicilmarmi» che distribuiscono volantini al personale della Sitar Fiat. La concessionaria del monopolio automobilistico anch'essa di proprietà del Caruso. Il Caruso infatti si è rivolto con ingiurie e minacce di licenziamento contro gli operai determinandone la legittima e sacrosanta reazione.

QUESTE AUTOVETTURE STANNO TRASPORTANDO



80 PERSONE CHE POTREBBERO



PRENDERE POSTO IN UN SOLO AUTOBUS



Domenico De Brasi

Trapani

SI SONO FERMATE TUTTE LE INDUSTRIE

Corteo di operai nelle vie cittadine

Nostro servizio

Tutto il settore industriale è rimasto quasi oggi paralizzato in provincia di Trapani da un fortissimo sciopero di migliaia di lavoratori scesi in lotta per solidarizzare con le maestranze della Sicilmarmi e della Sicilgesso di Castellammare del Golfo impegnate da quasi due mesi in una drammatica vertenza con il padrone - Giacomo Caruso cavaliere del lavoro - per alti meriti sociali - (ma gli operai hanno scritto a Saragat invitandolo a revocare un decreto dalla motivazione così grottesca) - che si rifiuta non solo di riconoscere la validità del contratto di lavoro ma perfino di presentarsi alle trattative convocate prima a livello provinciale e poi dal governo regionale.

La sposta alle provocazioni padronali è stata imponente: cave e segherie di tutta la «riversa dei mari» sono rimaste bloccate per l'intera giornata così pure il bacino di carenaggio di Calzaturificio Siciliano, le maggiori aziende vinicole. Anche gli studenti medi hanno deciso in città di scioperare in segno di solidarietà. Numerosi consigli comunali hanno solidarizzato con i lavoratori. Il comune di Trapani ha stanziato mezzo milione.

A migliaia i lavoratori e i giovani si sono radunati davanti alla prefettura dove al termine di un comizio del tre sindacati una delegazione ha recato la protesta della classe operaia tra panese.

Tale atteggiamento è tanto più grave dopo la nuova provocazione antiopeana messa in atto ieri da un figlio del padrone nei confronti di alcuni lavoratori della «Sicilmarmi» che distribuiscono volantini al personale della Sitar Fiat. La concessionaria del monopolio automobilistico anch'essa di proprietà del Caruso. Il Caruso infatti si è rivolto con ingiurie e minacce di licenziamento contro gli operai determinandone la legittima e sacrosanta reazione.

g. i.

Saint Gobain

IERI SCIOPERI A PISA E LIVORNO

Per i diritti e il fondo pensioni

Dal nostro corrispondente

I 2700 lavoratori della St Gobain di Pisa e della Balzaretta e Modigliani di Livorno (che fa parte del monopolio vetrario francese) hanno partecipato compatti a una prima sciopero di 4 ore alla fine di ogni turno che ha interessato tutti i settori produttivi delle due fabbriche. Lo sciopero - riuscito pressoché totale - era stato deciso nel corso di una riunione dei sindacati di categoria CGIL, CISL e UIL per esaminare la situazione del gruppo St Gobain alla luce della vertenza per il riconoscimento dei diritti sindacali e per l'adeguamento del fondo ibero pensioni vertenza che oppone ormai da lunghi mesi i lavoratori e i loro sindacati all'intransigenza dimostrata dal monopolio prima e durante la trattativa. Nella riunione i rappresentanti dei sindacati avevano rilevato «l'ambiguità della posizione della St Gobain che sostanzialmente mira a non portare a termine le trattative e in corso» e avevano deciso quindi l'attuazione immediata di un programma di lotte articolate iniziate appunto con lo sciopero odierno.

Per il complesso pisano - nel settore fabbricazione - la lotta proseguirà martedì 13 gennaio (24 ore di sciopero) e formi non effettueranno la colata) e venerdì 16 (due ore) per il settore trasformazione vi saranno due ore di sciopero nei giorni 13, 14 e 16 gennaio e 4 ore sabato 17 gennaio. Gli impegni seguono il programma di scioperi dei rispettivi settori (tra trasformazione e fabbricazione). Analogo il programma di astensione - sempre alla fine di ogni turno di lavoro - alla Balzaretta e Modigliani di Livorno. Ventiquattro ore di sciopero per il settore lastre martedì 13 gennaio 2 ore di sciopero per alcuni settori nei giorni 13 e 14 gennaio e - infine - 4 ore nel giorno 17 gennaio.

Sergio Mazzeschi

Firmati ieri i contratti nazionali

Metalmeccanici: definitivo l'accordo

Al ministero del Lavoro sono stati firmati ieri sera gli accordi definitivi per il rinnovo dei contratti nazionali di lavoro dei metalmeccanici dipendenti dalle aziende private e da quelle a partecipazione statale. La cerimonia si è svolta alla presenza del ministro Donat Cattin e con la partecipazione delle delegazioni della Confindustria dell'Intersind e

delle organizzazioni sindacali di categoria. Il primo ad essere firmato è stato l'accordo per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro dei metalmeccanici privati. Il testo dell'accordo è stato firmato dal presidente della Confindustria Angelo Costa dal presidente della delegazione degli industriali metalmeccanici Carpano-Giulietti e dai segretari generali della FIM

CISL Luigi Macario FIOM CGIL Bruno Trentin e UILM UIL Giorgio Benvenuto. Successivamente è stato siglato l'accordo dei metalmeccanici delle aziende a partecipazione statale. In precedenza il ministro aveva avuto un incontro con i rappresentanti della FIOM, FIM e UILM in relazione alla situazione venutasi a determinare a conclusione della vertenza.

BIANCO STANDA BIANCO NUOVO

Protagonisti i "coordinati"; una pagina viva moderna spiritosa del vostro corredo. I "coordinati": un tema in continua evoluzione che la Standa suggerisce per un corredo più personale, per la vostra eleganza intima. Un cenno sulle idee e sui prezzi:

Coordinato letto/bagno

di cotone, stampa a mano in due disegni novità e diverse varianti: un lenzuolo a una piazza + la federa + il suo coprietto + un asciugamano normale + un asciugamano per ospiti: Tutto L. 6.450

Coordinati biancheria per signora

completo "vestaglia + pigiama" in nylon operato con guarnizioni arricciate: una proposta attualissima. Tutto L. 4.500

sottoveste + reggiseno + mutandina elastica, serie in Helion indemagliabile fantasia. Un trittico veramente giovanile. Tutto L. 3.550

Bianco Standa: protagonisti i "coordinati" e un coro di vestaglie fazzoletti, grembiuli, tovaglie e asciugatoi. Una proposta di grande attualità che merita tutta la vostra attenzione.

STANDA per il corredo della famiglia italiana!

