



Salviamo le città

Il nuovo della lotta dei tranvieri - Insieme al contratto rivendicata una delle principali riforme di cui il Paese ha bisogno, quella dei trasporti urbani - Autobus e tram diventano servizi sociali nei centri liberati dalle auto - La verità sugli stipendi

Le richieste del nuovo contratto

La lotta degli autoferrotranvieri riguarda due mo-
dali di fondo una nuova politica dei trasporti che dia respiro al mezzo pubblico e il rinnovo del contratto na-
zionale di lavoro scaduto fin-
dal 31 marzo 1969. Due mo-
dali strettamente legati fra
loro e che non interessano
solo gli autoferrotranvieri,
ma tutti i lavoratori, tutti
i cittadini.

Le irratifiche per il rinnovo
del contratto di lavoro
sono state rotte il 22 otto-
bre dello scorso anno, co-
stringendo la categoria a
scendere in lotta. I sinda-
cati hanno dimostrato la
responsabilità prima di giu-
gere alla rottura e agli sci-
operi. La rottura del con-
tratto è stata il risultato di
una serie di decisioni prese
alle spalle dei lavoratori
per il rinnovo del contratto.
Ma vediamone nel partico-
lare le richieste avanzate dai
sindacati e le offerte della
contrattazione. I lavoratori han-
no chiesto aumenti del 10
per cento sui minimi fabbi-
brari per tutte le categorie,
revisione dei parametri per
vicinare le paghe più basse
a quelle più alte, istitu-
zione dell'8° biennio di an-
zianità (ora gli scatti di un
anziano sono fermi al 7° bi-
ennio) aumento delle ferie
parlando dagli scioperanti più
che dalle revisioni dei congedi
matrimoniali per stabilire
una parità tra salariati e
stipendi.

C'è qualcosa di nuovo di qualificante nella lotta che i tran-
vieri - a Roma come nelle altre città - sostengono in questi
giorni. L'autunno caldo è passato con le vittoriose battaglie
contrattuali dei metalmeccanici degli edili e di altre cate-
gorie. Subito dopo le centrali sindacali hanno annunciato ora
si apre un altro capitolo quello delle riforme senza le quali
le conquiste salariali e normative delle libertà dentro e fuori
il posto di lavoro rischiano di essere svuotate di contenuto.
Appunto qui sta « il nuovo » della lotta degli autoferrotranvieri
che scioperano e manifestano in queste settimane sia per il
rinnovo del contratto (fermo dal 1964) sia per un
obiettivo più avanzato la riforma del sistema dei trasporti
uno dei punti chiave per un sano sviluppo economico del Paese.
Una lotta avanzata quindi per un obiettivo avanzato. Si
spiega così il resto il forsennato attacco che la stampa pa-
draonale e governativa sferra ogni giorno contro la categoria.
La posta in palio è troppo importante. mette in discussione
tutta una politica, il modo come sono state gestite in questi
anni città e aziende per le quali sono stati sacrificati gli
interessi della collettività in favore della speculazione edilizia
delle grandi industrie automobilistiche e della gomma.
Ora tutti riconoscono le città scoppiano non reggono più al
l'invasione delle auto la paralisi non è più vicina è già in
atto. Un nodo è venuto drammaticamente al petto. Occorre
ricorderlo ecco cosa chiedono i lavoratori delle aziende pub-
bliche di trasporto è ora di passare dal riconoscimento puro
e semplice dei malati ai grida di allarme ai fatti a fatti con-
creti a decisioni il più possibile rapidi.

Tre minuti di riposo: quando?

E' stato scritto ricorrendo al falso che autisti e bigliettaia
guadagnano stipendi « da nababbi » come professori di scien-
za. Si è tentato in questo modo e si è tentato in questo modo
si tenta ancora di mettere così la popolazione e lavoratori di
altre categorie contro conducenti e fattorini degli autobus.
Un tentativo che è stato già smascherato. Ma se qualcuno avesse
bisogno di cifre eccole un manovale di una delle due aziende
romane (ATAC e Stefer) al netto percepisce lire 83.490, un
operario di terza classe lire 69.948 un bigliettaia lire 69.948
operario di prima e seconda classe lire 104.309, un au-
tista di linea 108.565 lire un capo operario di seconda classe e
un autista scelto lire 114.967. A queste cifre si aggiungono sol-
tanto gli scatti biennali di anzianità (fino ad un massimo di
sette) nella misura del 5% ogni scatto.

Ma si può limitare il discorso soltanto alle paghe? In que-
sta stessa pagina autisti fattorini operai descrivono le loro
condizioni di lavoro lo stato delle officine i turni massacranti.
Soffermano almeno sulla giornata lavorativa del personale
viaggiante 6 ore e 20 minuti continuati alla guida degli auto-
mezzi o sul sedile del bigliettoio. E in teoria ogni corsa tre
minuti di riposo. Ma salvo poche eccezioni tre minuti che
mai vengono goduti. Eppoi lo straordinario di fatto obbliga-
torio per garantire il servizio perché senza straordinario - è
proprio in risposta al *«Messaggero»* la sospensione del superla-
voro - le corse subirebbero una diminuzione fra il 40 e il 30 per cento.
Lo straordinario però si ripercuote drammaticamente sul fisico
degli autisti. Il grafico sulle malattie che pubblichiamo in questa
pagina e abbiamo in questa stessa pagina e abbiamo in questa
stessa pagina.

Abbonamenti per operai a 3000 lire

Sono proprio le via dette subito che tendono a capovolgere a
trasformare radicalmente l'attuale stato di cose. Come? In
giudizio il problema di trovare rimedi e alternative
alla drammaticità del traffico è più pressante che mai. Si è
andati più in là. Si sono consultati i lavoratori sono stati
borati studi si è giunti alla formulazione di proposte concrete
che i radicali come la situazione richiede nell'interesse sia ben
chiaro non solo della categoria in lotta ma dell'intera collettività.
I consiglieri comunisti in Campidoglio queste richieste
le hanno formulate in una mozione che sarà discussa in Consi-
glio comunale.

« Vogliamo con il contratto una nuova politica dei trasporti
e il grado che viene dalle lotte dei tranvieri. Ma a Roma do-
ve il problema di trovare rimedi e alternative
alla drammaticità del traffico è più pressante che mai. Si è
andati più in là. Si sono consultati i lavoratori sono stati
borati studi si è giunti alla formulazione di proposte concrete
che i radicali come la situazione richiede nell'interesse sia ben
chiaro non solo della categoria in lotta ma dell'intera collettività.
I consiglieri comunisti in Campidoglio queste richieste
le hanno formulate in una mozione che sarà discussa in Consi-
glio comunale.

I comunisti dell'ATAC e della STEFER, con il contri-
buto di numerosi lavoratori delle due aziende hanno finan-
ziato questa pagina e loro stessi sono autori degli articoli
che pubblichiamo.

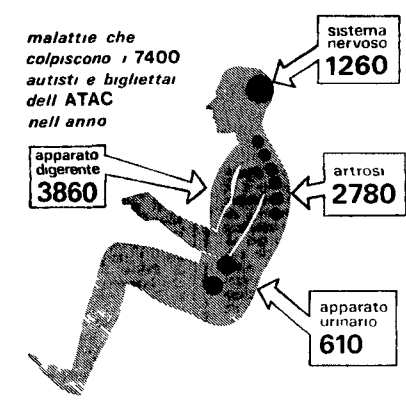
Il P.C.I.: limitazione del traffico privato e trasporti pubblici gratuiti

Il ministro del LL.PP. Natali all'ultima conferenza di Stresa ha detto: « Il problema della mobilità dei cittadini soprattutto nelle aree urbane è oggi il problema numero uno. Esso pone in gioco la nostra stessa sopravvivenza ». Nella stessa conferenza il ministro dei Trasporti Gaspari, ha affermato: « È indubbio che nelle aree centrali bisogna riconoscere la prevalenza del mezzo pubblico su quello privato ».

Parole significative ma pur sempre parole. La situazione del traffico e del pubblico trasporto è ormai tale che attendere non è più possibile. Occorrono provvedimenti urgenti. Ecco le proposte che i comunisti di Stresa hanno presentato al Cam-
pidoglio.

a) varo di un piano di percorsi totalmen-
te riservati al mezzo pubblico (metropolitane
e linee di superficie) che attraversino di-
rettamente la città come mo-
mento immediato per giungere in breve tempo
alla emarginazione del traffico privato in tutto
il centro storico e nei principali punti di con-
gestione della città.

b) richiesta al Governo per l'immediata
utilizzazione dei fondi che verranno assegnati
a Roma dalla indagata legge sulle metro-
politane recentemente approvata dal Parla-
mento in modo da iniziare sollecitamente
la costruzione di nuovi tronchi di metropolitana
prevedendo nel contempo adeguate naziona-
li.



A 60 ANNI NESSUNO PIU' GUIDA

Nell'ultimo decennio il numero delle malattie dei tranvieri
romani è aumentato di oltre il 60%. Naturalmente il personale
viaggiante è il più colpito, tanto che non c'è più un autista
dell'ATAC che raggiunga i 60 anni in condizioni idonee alla guida.
E' in costante aumento il numero dei dipendenti dell'azienda che
vengono posti in quiescenza per inabilità fisica prima dell'età
pensionabile, e si spiega con le malattie provocate dalle 810 ore
di lavoro al giorno nel caso del traffico cittadino. In un anno si
sono avuti, fra i 7400 autisti e bigliettaia dell'ATAC, 1260 casi
di malattie del sistema nervoso, 610 casi di malattie dell'apparato
urinario, 2780 casi di artrosi e malattie delle ossa, cui si aggiun-
gono 3860 casi di malattie dell'apparato digerente. E' accertato
che il 60% del personale viaggiante (lavoratori giovani, se si con-
sidera che dal 1960 al 1965 l'ATAC ha assunto 5000 persone fra
i 20 e i 30 anni) è affetto da serie malattie che lo costringono a
lunghi periodi di cure.

ANNO	RIGLIETTI	ABBRONAMENTI	CARTE OPERAI
1965	504.956.288	47.869	205.940
1966	453.652.171	566.145	226.335
1967	434.088.874	513.991	170.882
1968	416.262.418	473.192	126.677
1969	432.673.097	439.909	107.515

CALANO GLI ABBONAMENTI OPERAI

Le aziende pubbliche di trasporto sono ormai sull'orlo del
crollo. Con la progressiva marea del traffico privato diminuisce
la velocità dei mezzi pubblici, diminuiscono i passeggeri. Il grafico
che pubblichiamo è la radiografia della situazione dell'ATAC, la
maggiore azienda romana di trasporto urbano. Il leggero miglio-
ramento registrato nel 1968 fu dovuto alla istituzione di tre itinerari
preferenziali ora spariti. Dovevano essere in tutto 14 ora in
Campidoglio non ne parlano più. Eppure è stato calcolato che
dall'aumento di un chilometro di velocità media sull'intero parco
dell'ATAC si otterrebbe un miliardo e 900 milioni di incasso in
più all'anno. Ma dal grafico il dato più significativo è il calo
degli abbonamenti e delle carte operai.

Per un sano sviluppo della regione

La Stefer fulcro dell'azienda laziale trasporti

La Stefer totalmente di proprietà del Comune di Roma
rappresenta la struttura di par-
tenza per una azienda pub-
blica regionale del trasporto
collettivo. Osservando a cre-
scita mostruosa di Roma e su-
bendone ogni giorno conse-
guenze sempre peggiori si sa-
no accorti che questo tipo
di sviluppo giova ai padroni.
La Stefer è l'unico struttura
sedata la produzione dove la
genie - obbligata ad abban-
donare il proprio paese im-
perverduco - può essere in-
gno strutturalmente di un
disoccupazione costituisce il ser-
batoio di mano d'opera a bas-
so costo. Ma c'è di più: le
centinaia di migliaia di immi-
grati vanno ad aumentare la
richiesta di case costose che
la speculazione pubblica si
prezzo come per tutti gli al-
tri generi di prima necessità.
Si produce così un grave squi-
librio che cresce continuamente
tra città e regione.

Per bloccare questo pro-
cesso e dare al Lazio un sa-
nello diverso bisogna creare le
fabbriche che le scuole e
tutto quanto occorre per una
esistenza civile. Laddove la ge-
ne nasce ed intende vivere.
Perché occorrono profonde ri-
forme democratiche come il
nostro partito ha più volte
indicato. Una delle «cette» es-
senziali che si impone subito
è quella dell'organizzazione re-
gionale del pubblico traspor-
to. Tanto più questa sarà «ri-
cente e capace di servire i
generi di prima necessità»
utenti tanto più sfuggirà agli
«speculatori» il controllo dello
«sviluppo economico regionale»
La STEFER è l'unica strut-
tura di trasporti in mani pub-
bliche da cui si deve partire
per sviluppare una idonea re-
gionale composta di auto-
linee e ferrovie rapide secon-
darie collegate alle P.S. ed al
laccate agevolmente alle me-
tropoli. non rimane per il
netrazione rapida cittadina. So-

Un'ora e 56' per percorrere quattro km. nel centro

È un'inchiesta giornalistica
che neppure recente di qual
che anno fa. La situazione
dunque è ancora peggiore.
Per percorrere quattro
chilometri di strada nel cen-
tro urbano in un'ora di pub-
blica in auto sono stati un-
pegni i seguenti tempi: 19
minuti a Genova, 27 minuti
a Napoli, 38 minuti a Tori-
no, 46 minuti a Palermo,
50 minuti a Milano, 58 mi-
nuti a Bologna, 1 ora e 16
minuti a Bari. UN'ORA E
56 MINUTI A ROMA.

Un'ora e 56' per percorrere quattro km. nel centro

È un'inchiesta giornalistica
che neppure recente di qual
che anno fa. La situazione
dunque è ancora peggiore.
Per percorrere quattro
chilometri di strada nel cen-
tro urbano in un'ora di pub-
blica in auto sono stati un-
pegni i seguenti tempi: 19
minuti a Genova, 27 minuti
a Napoli, 38 minuti a Tori-
no, 46 minuti a Palermo,
50 minuti a Milano, 58 mi-
nuti a Bologna, 1 ora e 16
minuti a Bari. UN'ORA E
56 MINUTI A ROMA.

I tranvieri: lavoriamo così

Euro nelle parole d'opera fattori a Jisti le condizioni in cui questa categoria è costretta a lavorare

«Vi ammalereste tutti»

VLADIMIRO SISTO Ope-
raio deposito ATAC San Pa-
olo. « Un mese fa di noi è
venuto un medico dell'Is-
tuto per la prevenzione dei
tumori. « Qui prima o poi
vi ammalereste tutti - ha
detto - non credo che in-
te costretti a vivere in con-
dizioni così disumane. « Sen-
za mica una battuta non
opere e i dottori - così e
me avieno, in altri deposti
- passiamo ore e ore di
tro un locale permanentemente
invaso dai gas di scarico dei
motori. Vorrei vedere se
quelli del «Messaggero» sa-
rebbero capaci a scrivere i
loro articoli qui dentro. In-
chieste questo deposito era
stato usato esclusivamente
come rimessa dei tram e
quindi non c'era l'esigenza
del ricambio dell'aria. Ora
però che quasi tutto il ser-
vizio dell'ATAC viene effet-
tato qui gli autobus qui
dentro non si può più respi-
rare.

Più volte abbiamo chiesto
anche l'installazione di un
piante di lavaggio automati-
co a modo che i pulitori non
fossero costretti a passare
tutte le ore di lavoro a con-
tatto dell'acqua quasi tutti
dopo un paio di anni ven-
gono colpiti dall'infiamma-
zione. In sosta da al rinnovo
scambio con l'installazione
degli autobus non è corri-
sposta una adeguata ristrut-
turazione degli impianti. Noi
ci battiamo perché con un
trasporto completamente
sformato anche la condizio-
ne del lavoratore nell'offi-
cina diventi più umana.

Una diversa organizzazione

MARIO SANTINI Ope-
raio officine centrali del
ATAC. « La nostra non è
soltanto una lotta per au-
menti salariali ma anche per
una diversa politica del mez-
zo pubblico per una diversa
organizzazione che comporti
minori costi all'azienda. Qui
da noi all'officina centrale
di via Prenezzina tutte le
carenze del servizio possono
essere colte con molta faci-
lità. Le forniture di materiali
per la revisione delle vetture
registrano sempre grossi rit-
ardi tutti i servizi sono di
sorganozzati ed una delle
cause del gran numero di
tipi di vetture questo po-
trebbe essere ovviato con la
unificazione del parco. Se a
questi due aspetti si aggiun-
ge la conduzione accentrata

L'assalto di Zeppieri

PRIMO DE SANTIS Bi-
gliettaio del deposito STE-
FER Capannelle. « Il pro-
blema più importante per noi
è quello che riguarda le con-
cessioni. Dopo il 28 febbraio
l'ispettorato della Motorizza-
zione procederà all'esame
compensativo per le conces-
sioni sostitutive dell'ex ser-
vizio tranviario dei Castelli.
E' inconcepibile che proprio
ora si vada ad una simile
operazione che rischia di af-
fidare ai privati linee gestite
dalla STEFER da più di mez-
zo secolo. Ciò significherebbe
permettere all'ex Zeppieri di
trarre lucro da un pubblico
servizio è scandaloso.

Zeppieri per fare alcuni
esempi non svolge un ser-
vizio notturno perché im-
produttivo noi della STE-
FER invece si Zeppieri non
effettua collegamenti con
paesi molto distanti e che
non offrono quindi un utile
non della STEFER invece
servizio completamente zo-
na. A questa situazione si
sta anche il problema del de-
ficit sulle linee di maggior
traffico dobbiamo infatti so-
stenere anche un numero di
linee che non ha permesso
« i investimenti per l'immo-
dernoamento tecnologico e or-
ganizzazione delle officine ».

Tutto questo non viene cer-
tamente a caso c'è chi ha
interesse all'interno e allo
esterno dell'azienda di dimo-
strare che l'azienda pubbli-
ca è improduttiva.

Utensili di 50 anni fa

CARLO VALLETTI Ope-
raio officine centrali STE-
FER di Grotte Celoni. « I
capannoni cadono a pez-
ze le condizioni di lavoro
sono tra le più pericolose e
antigeniche per ottenere
pezzi di ricambio biso-
gna attendere dei mesi di
cassa. Questo è il nostro
la nostra officina numero
se vetture restano ferme an-
dando ad aggravare il defi-
cetto di manutenzione. In ge-
nerale sono gli aspetti più
quella che con ostentata sod-
disfazione alcuni dirigenti
hanno definito « officina modello ».

In questo « paradiso » del
la meccanica gli operai deb-
bono lavorare in vere e pro-
prie condizioni di lavoro
niche con utensili che un
vano gli artigiani 50 anni fa
qui si respira gas di scarico

Vetture immobilizzate

EROS MAZZI Operai of-
ficina della Magliana. « Il
servizio ferroviario Roma
Lido e Metropolitana è im-
portante perché deve traspor-
tare masse di viaggiatori ad
alte velocità. Perché richiede
manutenzione frequente agli
impianti ed ai treni. La no-
stra officina quindi dovrebbe
svolgere operazioni rapi-
de per lasciare in circola-
zione il massimo numero di
vetture e trasportare age-
volmente gli utenti. Ciò è im-
possibile perché oltre a man-
tenere eccezionali aggrava
la situazione impedendo al Co-
mune di Roma di coprire le
spese della STEFER.

Mancano mille tranvieri

GIOVANNI NIRDACCI
Bigliettaio del deposito ATAC
di Trionfale. « Abbiamo so-
speso lo straordinario per
alcuni giorni e si è visto
subito che razza di servizio
pubblico fornisce il Comu-
ne e le aziende ai lavorato-
ri e ai cittadini romani. I
servizi sono insufficienti e
correbbero mille assunzio-
ni per poter garantire un
servizio decente. Gli utenti
dobbano capire che se finora

Parliamo alla gente

ALESSANDRO MARINUCCI
Autista di Periferico
ATAC. « I nostri condi-
zioni contrattuali ha ri-
viduato precisi obiettivi.
riforma ed è su questo po-
no che continueremo a bat-
terci a categoria. In un
più che esiste una volun-
tà politica di porre i
casi le aziende municipal-
tà. Per percorrere quattro
chilometri di strada nel cen-
tro urbano in un'ora di pub-
blica in auto sono stati un-
pegni i seguenti tempi: 19
minuti a Genova, 27 minuti
a Napoli, 38 minuti a Tori-
no, 46 minuti a Palermo,
50 minuti a Milano, 58 mi-
nuti a Bologna, 1 ora e 16
minuti a Bari. UN'ORA E
56 MINUTI A ROMA.