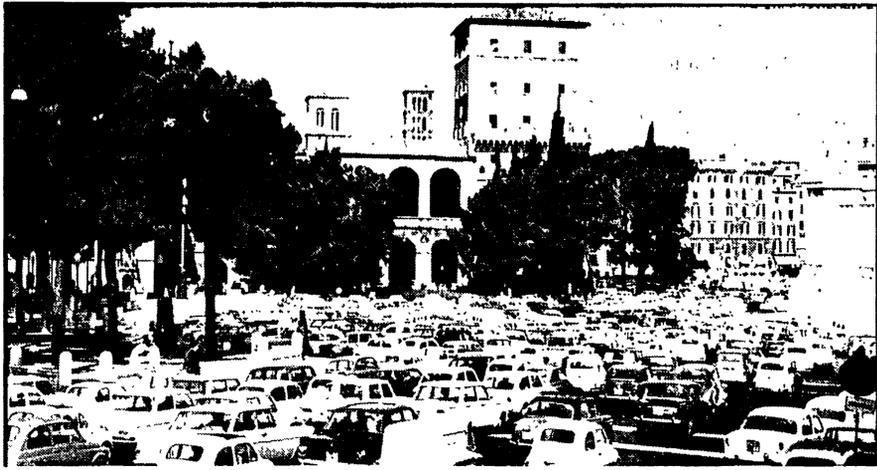


DOMANI SCIOPERANO IN TUTTA ITALIA GLI AUTO FERROTRANVIERI

La riforma dei trasporti un grande problema nazionale

La categoria impegnata nello scontro contrattuale e per la conquista di obiettivi sociali - Con i lavoratori del settore un ampio schieramento di forze democratiche - L'abnorme sviluppo della motorizzazione privata imposta dai governi dc e dal padronato contro gli interessi collettivi - La nuova realtà regionale - Le proposte dei comunisti



A SINISTRA Il centro di Roma sommerso dal «diluvio» di auto: è uno spettacolo che dura ormai l'intera giornata, visto che nella capitale non ci sono più ore di quiete per il traffico.



A DESTRA Ecco invece come appare la villa Borghese, dopo il provvedimento di chiusura del traffico ai mezzi privati: donne e bambini, ciclisti, carrozzelle. Per questo provvedimento ci sono voluti anni di battaglie e di proteste popolari

La crisi del sistema dei trasporti regionali e nelle aree metropolitane sta determinando conseguenze sempre più rilevanti per l'intera collettività. Nelle aree meno sviluppate e nel Mezzogiorno si è resa drammatica l'insufficienza di servizi pubblici capaci di garantire efficienti e rapidi collegamenti tra le zone interne alle Regioni, tra i centri residenziali e quelli industriali e scolastici, tra città e campagna. Isolando intere popolazioni ed accentuando le difficoltà per la localizzazione di nuovi insediamenti industriali. Nelle zone più industrializzate si sono contemporaneamente determinate una inutilizzazione crescente dei servizi pubblici di trasporto e la congestione del traffico nelle arterie stradali urbane, nelle vie di accesso alle città e nelle stesse autostrade.

DUE ESPERIENZE POSITIVE EMILIA Bologna: un piano organico per il traffico

Il problema del traffico e della riforma dei trasporti viene affrontato a Bologna con estremo impegno. L'ente locale ha esaminato il tema a fondo, in ogni quartiere cittadino, trovando schierati i sindacati dei lavoratori e i dipendenti dell'ATM (Azienda Trasporti Municipali). I provvedimenti che si sono attuati e si vanno attuando nell'ambito di un piano di ristrutturazione del traffico (parte integrante di un vero e proprio piano del traffico di dimensioni comprensive) e provinciali e quindi anche regionali sono di diversa natura. Vanno dalla istituzione di corsie riservate al bus dell'ATM alla creazione di isole pedonali nel centro e in periferia, alla richiesta di 194 autobus per potenziare il parco pubblico. All'arrivo dei primi nuovi autobus - previsti tra pochi giorni - il servizio sarà stato ordinato da molto tempo alla FIAT - scaterà il trasporto gratuito per fasce orarie, che agevolerà soprattutto studenti, studenti, impiegati. Dall'inizio del servizio fino alle 9 e dalle 16,30 alle 20

La motorizzazione privata concentra ben il 73 per cento del traffico passeggeri regionale, le Ferrovie dello Stato sono passate in 12 anni dal 25 al 13 per cento, le autostrade dal 20 all'11 per cento, mentre i trasporti pubblici urbani provengono a non più del 30 per cento degli spostamenti cittadini. All'automobile viene ormai destinato il 15 per cento del reddito e degli investimenti nazionali (pari al 60 per cento del costo del trasporto rispetto al 4 per cento destinato ai trasporti pubblici urbani e regionali) e all'8 per cento relativo alle FS, senza considerare le pesanti conseguenze in termini di aumento dei tempi di percorrenza, inquinamento, di malattie da traffico e di deterioramento del patrimonio artistico che la motorizzazione determina nei centri urbani. Il problema dei trasporti urbani e regionali deve, perciò, essere affrontato come un grande problema nazionale di riforma, sul quale il governo Andreotti deve assumere precisi impegni senza tentare di scaricare sulle sole assemblee legislative locali la responsabilità che sono innanzitutto governative.

Il nostro Partito ha denunciato da anni le scelte della Democrazia Cristiana e dei governi da essa diretti nel dopoguerra, che hanno favorito - nell'interesse dei grandi gruppi monopolistici dell'auto, della gomma, del cemento - uno sviluppo abnorme della motorizzazione privata, destinati a un sviluppo non soltanto ingenti investimenti pubblici, ma parte importante delle iniziative delle Aziende e partecipazione statale (autostrade, TIR, Sud). Tutto ciò mentre si è colpevoli lo sviluppo del trasporto pubblico collettivo non soltanto bloccando per anni con la circolazione dal Ministro Taviani - le assunzioni e il potenziamento del parco veicoli delle Aziende municipalizzate, ma orientando le grandi velocità e i treni di lusso e facendo deperire le linee interessanti i trasporti pendolari in coerenza con la scelta. Democrazia Cristiana e governi hanno bloccato ogni rinnovo dell'industria pubblica costruita con i mezzi collettivi di trasporto (treni, metropolitane) e smantellato interi stabilimenti (autobus, paralizzando la politica della ricerca, proprio mentre si verificava a livello mondiale un salto tecnologico nell'intero settore dei trasporti di massa.

Vi sono, quindi, precise responsabilità governative, anche se non si può ignorare che gran parte degli Enti locali diretti dalla Democrazia Cristiana hanno continuato ad assecondare lo sviluppo della motorizzazione privata rifiutando di garantire priorità effettiva e sviluppo al trasporto pubblico. In un recente convegno nazionale la DC è sembrata rendersi conto della gravità della situazione ed ha denunciato il grave squilibrio negli investimenti a danno del trasporto collettivo svolgendo sulle proprie responsabilità passate e presenti. È il segno della crisi della politica perseguita da partito di maggioranza, ma non è ancora l'avvio di una politica nuova che deve essere imposta con l'iniziativa unitaria e la lotta. Da ora i lavoratori autoferrotranvieri manifatturieri non la loro volontà di vedere risolta positivamente la lotta contrattuale che ha come obiettivi fondamentali e sinergici di sviluppo del trasporto pubblico (potenziamento dei servizi e del parco veicoli), ma come obiettivi di sviluppo del paese come i ferrovieri non intendono accettare l'insabbiamento del Piano pluriennale del Mezzogiorno, ma come politica industriale basata sullo sviluppo ed il soddisfacimento dei consumi dei poli di massa, che sono lo obiettivo delle lotte in corso, contro la politica del governo Andreotti Malagodi.

● pianificando lo sviluppo del sistema dei trasporti; ● migliorando collegamenti e tariffe dei servizi esistenti; ● sviluppando la gestione pubblica dei trasporti per garantire servizi efficienti che la gestione privata dimostra di non saper assicurare; ● garantendo la priorità del mezzo pubblico su quello privato, riservando ai servizi, riservando ad esso intere strade e percorsi preferenziali, costruendo i mezzi collettivi di trasporto (treni, metropolitane) e smantellando interi stabilimenti (autobus, paralizzando la politica della ricerca, proprio mentre si verificava a livello mondiale un salto tecnologico nell'intero settore dei trasporti di massa. Vi sono, quindi, precise responsabilità governative, anche se non si può ignorare che gran parte degli Enti locali diretti dalla Democrazia Cristiana hanno continuato ad assecondare lo sviluppo della motorizzazione privata rifiutando di garantire priorità effettiva e sviluppo al trasporto pubblico. In un recente convegno nazionale la DC è sembrata rendersi conto della gravità della situazione ed ha denunciato il grave squilibrio negli investimenti a danno del trasporto collettivo svolgendo sulle proprie responsabilità passate e presenti. È il segno della crisi della politica perseguita da partito di maggioranza, ma non è ancora l'avvio di una politica nuova che deve essere imposta con l'iniziativa unitaria e la lotta. Da ora i lavoratori autoferrotranvieri manifatturieri non la loro volontà di vedere risolta positivamente la lotta contrattuale che ha come obiettivi fondamentali e sinergici di sviluppo del trasporto pubblico (potenziamento dei servizi e del parco veicoli), ma come obiettivi di sviluppo del paese come i ferrovieri non intendono accettare l'insabbiamento del Piano pluriennale del Mezzogiorno, ma come politica industriale basata sullo sviluppo ed il soddisfacimento dei consumi dei poli di massa, che sono lo obiettivo delle lotte in corso, contro la politica del governo Andreotti Malagodi.

Giulio Bencini

A COLLOQUIO CON UN GRUPPO DI TRANVIERI ROMANI

«Le strade della città sono la nostra catena di montaggio»

Le pesanti condizioni di lavoro nel caos del traffico - Ritmi e orari snervantissimi - Una lunga lista di malattie professionali - Gli obiettivi rivendicativi della piattaforma mirano a trasformare l'attuale organizzazione del lavoro a vantaggio anche dei cittadini

«La città è diventata la fabbrica per il tranviere e la strada la sua catena di montaggio. Il caos del traffico, i ritmi massacranti, le lunghe soste in mezzo alle auto e al gas di scarico, una situazione fatta insopportabile non solo per i lavoratori, ma per tutti i cittadini. Per questo la nostra piattaforma contrattuale affronta direttamente i problemi riguardanti i servizi: il loro assetto, la loro funzionalità rispetto alle esigenze sociali. Più che un contratto, auto significa non solo liberare la città dagli ingorghi, ma rendere più sopportabili le nostre condizioni di lavoro». «E' chiaro che dopo, dieci anni di questa vita l'operaio diventa soltanto un commesso, un funzionario, un impiegato, un dipendente. Se la prende con noi, magari come forma di sfogo, una reazione anche giustificata di fronte al fatto di dover attendere troppo a lungo una vettura nella quale magari riesce ad entrare a malapena. Invece di 90 passeggeri, ne portiamo anche 120, un sovraccarico pericoloso per l'incolumità stessa degli utenti. E' un avvenire perché, oltre al personale mancano anche le vetture». «Stiamo facendo un notevole sforzo durante questa lotta

contrattuale per spiegare tutto questo alla popolazione per farci a chi ci serve del mezzo pubblico; operai, impiegati, studenti, massaie ed è toccato dagli stessi nostri problemi. Abbiamo dato migliaia e migliaia di volantini, anche allo stadio Olimpico, durante una partita di calcio, davanti al cinema, al capolinea, alle fermate». «Molte sono le vetture - dice Mario Perticari, operaio segretario della Commissione interna ATAC - che rimangono ferme in deposito per mancanza di materiale; è un altro fattore che pesa molto sui servizi e dimostra la cattiva organizzazione del lavoro all'interno dell'azienda. Spesso si è costretti a smontare pezzi da altre vetture ferme, per riparare un bus che deve rientrare in circolazione. Rinviare il parco macchine diventa quindi una rivendicazione essenziale: migliorando le condizioni di lavoro interne, migliorando l'assetto anche il servizio offerto alla cittadinanza». «Nelle officine - sottolinea Panatta - gran parte dei reparti sono vecchi fatiscenti, pieni di fumo, gas, umidità, gli stessi sistemi di produzione sono arretrati, per lo più strumenti e i macchi-

nari, torni, fresse, ecc. risaltano ad una quarantina di anni fa. C'è una mancanza pressoché continua di pezzi di ricambio per il modo stesso in cui l'azienda organizza l'assistenza alle vetture; i macchinisti intervengono solo nel momento in cui l'autobus non cammina più invece di sottoporlo ad una periodica revisione, come elemento di manutenzione delle parti essenziali». «Questa concezione arretrata - riprende Perticari - va ricondotta al tipo di politica che l'azienda ha portato avanti, sempre a rimorchio». Incapace di vedere il mezzo pubblico come prioritario rispetto a quello privato e complete le opportune scelte per raggiungere tale obiettivo. Si pensi a come viene considerato il servizio festivo: un servizio ridotto e basta; invece di approntare i mezzi per sopprimere al grande spostamento che avviene la domenica tra periferia e centro e tra i vari quartieri, si collegano bus pubblici, si costringe il cittadino a fare ancora più uso della propria automobile». «Un altro esempio - dice a sua volta Alberto Sergenti - impiegato in una officina, ormai antiquata dell'azienda: gli uffici sono strutturati in modo burocratico ed accen-

LAZIO La Regione per la pubblicizzazione delle autolinee

La Regione Lazio, prima in Italia, ha varato tre leggi (due viste dal Governo) che innovano profondamente l'attuale legislazione privatistica che risale al 1939 e costituiscono un punto di riferimento nuovo per la pubblicizzazione delle autolinee e per un nuovo assetto dei trasporti regionali. Il risultato che ha grande rilevanza nazionale è stato il frutto di una lotta durata 18 mesi che ha visto protagonisti non soltanto gli autoferrotranvieri, ma tutti gli Enti locali ed intere popolazioni. La lotta ha preso avvio nel 1971 per resistere alle inadempienze contrattuali e le rappresentanze anti sindacali delle ditte private che imposero nell'ottobre l'intervento del ministero dei Trasporti che sospese le concessioni ai privati affidando i servizi in via precaria all'Azienda pubblica NA ministeriale. La Regione ha voluto dimostrare la decadenza delle concessioni aprendo una delicata situazione curata da Imposato con la lotta e le iniziative unitarie. Imposato a costituire un Consiglio tra Comune di Roma e Province con il contributo della Regione gli organi di governo hanno ostacolato le autonome decisioni della Regione: il

MILANO 350.000 sono i pendolari nella città-regione

Per definire lo stato del traffico a Milano (e quando si parla di Milano si intende quel grande agglomerato di case, fabbriche e officine che si allungano verso tutte le province della Lombardia) i cronisti specializzati hanno scagionato a pieno ma il vocabolario medico Collasso, prognosi riservata, congestione, sono i termini usati per dare una immagine relativamente obiettiva del caos dei trasporti pubblici e privati nel centro della città, come in tutte le strade dell'area terribile, immagine che solo di riflesso parla della condizione drammatica e disumana di chi, ogni giorno, con il trasporto pubblico, deve fare i conti. Ogni mattina, sulle strade della Lombardia, sono 450 mila i lavoratori che sono costretti a prendere un mezzo qualsiasi di trasporto per recarsi al luogo di lavoro, distante a volte decine di chilometri dall'abitazione. La destinazione di 300.350 mila di questi pendolari è proprio Milano, le sue fabbriche del circondario, i suoi uffici del centro. Duecento e passa mila si servono dei mezzi pubblici e precisamente: 70 mila arrivano con i convegni delle FFSS, 30 mila con le linee delle ferrovie nord Milano (Montedison); 20 mila con le linee in territorio dell'Atm; 75 mila con le autostrade in concessione privata. Sono trasporti lenti e scomodi, che allungano la giornata di lavoro di ore e ore, sottraendo tempo prezioso al riposo, allo svago, allo studio e alla famiglia.

NAPOLI Mobilitazione delle forze democratiche

I problemi del traffico e del trasporto, nel capoluogo campano, hanno raggiunto proporzioni esplosive. La situazione, ovvietà colossale, tutti i cittadini, pensionati, studenti, disoccupati si va sviluppando una ampia mobilitazione popolare che vede i lavoratori e in particolare i comunisti impegnati a polarizzare le preferenze per i mezzi pubblici, costruzioni di parcheggi periferici, gratuità dei trasporti. Nel recente congresso della sezione Atan (azienda municipalizzata dei trasporti) è stato deciso di sviluppare queste iniziative con pubblici dibattiti nelle sezioni del PCI con i consiglieri comunali al Comune e alla Regione. Una mostra fotografica sulle condizioni del traffico, sulle soluzioni accumulate dai pubblici poteri, sulle soluzioni proposte, è in via di allestimento e sarà portata nelle scuole, nelle fabbriche nei luoghi di lavoro dove si svilupperanno incontri e dibattiti alla fermata degli autobus i tranvieri distribuiscono migliaia di volantini alla popolazione, in cui si denunciano le scelte e la politica che hanno favorito la crescita vertiginosa delle automobili, il disordinato sviluppo urbanistico, l'errata individuazione di aree per insediamenti produttivi, l'assenza di una politica del territorio, e che hanno portato Napoli alla «paralisi».

TORINO Immatricolate 190 mila auto e solo 36 bus

Nei 1971 in Piemonte sono state immatricolate 185.945 automobili nuove e soltanto 193 autobus. Ma il numero di autobus appena 36 erano destinati al servizio pubblico urbano ed extraurbano, mentre gli altri sono stati acquistati da agenzie private di viaggi. Questo confronto di cifre ci dice cos'è il fenomeno della motorizzazione privata. Confronto che ci dice ancora l'equivalenza delle cifre. In provincia di Torino, secondo i dati più recenti, circolano 759.130 autoveicoli, esattamente uno ogni tre abitanti (compresi bambini, vecchi e invalidi). Torino città di 800 mila abitanti ha un'auto ogni due abitanti, uno dei più alti livelli mondiali. La paralisi del traffico si avvicina rapidamente e lo testimoniano gli ingorghi, la difficoltà di parcheggiare anche in estrema periferia, mentre un centro di ricerche incaricato dal Comune ha calcolato che nel centro le auto si muovono alla velocità media di 8 km. all'ora e non superano i 25 km. all'ora in gran parte della città. Sarebbe interessante calcolare quanto costa tutto ciò in termini di perdita di tempo, danni per incidenti, nevrosi. Ma limitiamoci a calcoli più semplici. Prendiamo un'automobilista media, la Fiat «127». La rivista automobilistica «Quattroruote» ha calcolato che usare la «127», tra benzina, assicurazione, deprezzamento, riparazioni, ecc., costa circa 38 lire al chilometro. L'automobilista normale, che percorre in media 15.000 chilometri all'anno, spende per il suo mezzo circa 570 mila lire. In una provincia dove il reddito annuo per abitante è di 1.325.000 lire, ciò significa che c'è chi spende per l'auto più di quanto spenda per mangiare, vestirsi, istruirsi. Molteplici questi 570 mila lire per 700.000 automobili circolanti, ed arriva a cifre astronomiche. Nella «città dell'automobile» la spesa collettiva per le quattro ruote è di circa 100 mila miliardi all'anno! Ogni giorno ci sono circa 145.000 persone che vengono da fuori a lavorare a Torino e 150.000 torinesi che vanno a lavorare fuori. Qualche esempio: i 1.800 operai Fiat che vengono dalle valli di Lanzo prolun (tra le fabbriche di Torino) e che lavorano a Torino, pagano con cinque ore al giorno di viaggio le otto ore di fabbrica, perdono quattro ore e 1.200 ore di Mirafiori che vengono da Saluzzese. Intanto democristiani ed alleati al Comune di Torino hanno insabbiato i piani dell'ATM, per fare una grande isola pedonale nel centro cittadino; alla Regione Piemonte non rispondono alla richiesta di COGIT, CISL, UIL di avviare la gratuità dei trasporti per lavoratori, studenti e pensionati, e da parte loro i carabinieri hanno denunciato per «corso non autorizzato» di persone che manifestavano civilmente per chiedere vie e corsie riservate ai mezzi pubblici.

Stanno facendo un notevole sforzo durante questa lotta contrattuale per spiegare tutto questo alla popolazione per farci a chi ci serve del mezzo pubblico; operai, impiegati, studenti, massaie ed è toccato dagli stessi nostri problemi. Abbiamo dato migliaia e migliaia di volantini, anche allo stadio Olimpico, durante una partita di calcio, davanti al cinema, al capolinea, alle fermate». «Molte sono le vetture - dice Mario Perticari, operaio segretario della Commissione interna ATAC - che rimangono ferme in deposito per mancanza di materiale; è un altro fattore che pesa molto sui servizi e dimostra la cattiva organizzazione del lavoro all'interno dell'azienda. Spesso si è costretti a smontare pezzi da altre vetture ferme, per riparare un bus che deve rientrare in circolazione. Rinviare il parco macchine diventa quindi una rivendicazione essenziale: migliorando le condizioni di lavoro interne, migliorando l'assetto anche il servizio offerto alla cittadinanza». «Nelle officine - sottolinea Panatta - gran parte dei reparti sono vecchi fatiscenti, pieni di fumo, gas, umidità, gli stessi sistemi di produzione sono arretrati, per lo più strumenti e i macchi-