

Il ritorno degli emigrati «ricchi» tra festa, confusione e amarezza



Per la maggioranza degli emigrati è ancora così: la fuga all'estero per un lavoro. Costituiscono piccole minoranze «gli americani», quelli che possono tornare ostentando benessere e magari un conto in banca

# Quando tornano gli «americani»

Il caso di Amato: si rifanno vivi ogni agosto e distribuiscono sigarette agli amici e ai parenti - La sicurezza del benessere e il ricordo della miseria - Un po' di anticommunismo

### Nostro servizio

AMATO (CZ). — Sono tornati ad Amato gli «americani» con le camicie larghe e le cravatte a fiori, con le sigarette da distribuire ad amici e parenti e con la valigia questa volta senza spago, ma con i lucchetti e la targhetta della Panamerican che dondola dal manico. Alcuni vengono per la prima volta dopo 20-30 anni, con i figli bimbi e attempati, della prima e seconda generazione, altri tornano dai paesi del Mercato Comune e altri ancora dalle città del nostro triangolo industriale. Ma per i paesani, per una vecchia abitudine acquisita a partire dagli inizi del secolo, sono tutti, semplicemente: «gli americani». Per un mese è sempre festa: passeggiate fino a notte alla sul Corso, brisolate e tressette, i festini del bar, il salame freddo dall'olio o dalla cenere accompagnato con gli ultimi degli emigrati.

discriminato lui stesso nel '35. Arrivati in America poi, il maccartismo, la soluzione intercassista dei conflitti sociali e il consumismo sfrenato, dopo la fame patita nel paese d'origine, facevano il resto, per cui i comunisti sono probabilmente ancora, nelle varie «Little Italy» di America, gli amici dei cosacchi appostati dietro Trieste. Ma è un anticommunismo che dura poco. Durante il breve soggiorno, passeggiando lentamente sul Corso col parente comunista eletto in Consiglio o nelle discussioni con il nipote arrivato dall'Università e vedendo il Partito impegnato a risolvere i problemi, si riparte col dubbio di essersi sbagliati per anni. Lo dice anche Tom, nato e cresciuto in America che «questi comunisti non ci sono male» — e il padre, Nico il barbiere, lo corteggia subito: «non c'è male si dice, non ci sono male». Nico, partito che era un giovanotto, è tornato che è uomo fatto, con una moglie e tre figli che parlano un dialetto arcaico e suggestivo, infarcito di espressioni americane.

In America Nico ha aperto un salone e fa il barbiere: sta bene, campa tranquillo e manda ogni tanto i dollari per i parenti rimasti qua. Ha parlato in America un libretto di poesie scritte da lui in dialetto e dedicate ai suoi compaesani: alla madre, a Don Vincenzo il prete — «morto potero» — e al padre, Michele riparte oggi qualche salame, un paio di provalo, il formaggio pecorino e un poco di olive inconfondute: «Ci fai colazione durante il viaggio e ne porti un

poco ai tuoi amici poltoni, perché questa è grazia di Dio, non quelle procherie in scatola che ti gustano lo stomaco» — dice premurosa la madre mentre gli prepara il bagaglio. Quest'anno anche Piero farà le valigie per Milano. E' tornato al paese da poco, dopo essersi laureato in lettere a Roma, ma da allora non si fa più vedere in giro, gli amici devono andarlo a trovare a casa, dove passa tutta la sua giornata. Era partito da Amato appassionato solo dai «giallorossi», la locale squadra di calcio; è tornato, dopo il primo anno di università, militante del Montefiore, con certe prediche, soprattutto di critica al Pci, che la gente ancora se lo ricorda. Ora, uscito dal gruppo, si ritrova come dice lui stesso «comunista con rabbia, militante del Movimento». Per anni ha visto gli altri, le situazioni, la sua stessa esistenza, mediata dalla politica, da un momento all'altro dietro la manifestazione degli studenti, l'occupazione delle case, lo sciopero generale. Agli amici Piero confida che Amato è una palude che lo soffoca, lo uccidono i paesani con il loro conformismo e con la rassegnazione. «Non bastano cento anni di socialismo a rendere di nuovo abitabile questa terra», e quindi parte. Con delle motivazioni confuse e oscure, e cita Exonin, dicendo che vuole essere pure lui come «una vela verso un paese senza nome».

Roberto Scarfone

Facciamo il punto su cosa va (e non va) in Sardegna

# Parliamo di trasporti

La questione delle tariffe e dei collegamenti marittimi - Per il servizio ferroviario bisogna «rivedere» alcuni tracciati e completare i raddoppi - La realizzazione del porto-canale

### Dalla nostra redazione

CAGLIARI — Anche quest'anno la Sardegna è stata invasa dal movimento turistico (il classico «turismo povero») che i primi dati autorizzano a valutare di dimensioni almeno pari a quella già straordinaria della scorsa stagione. La maggioranza delle persone trasportate dai traghetti sono naturalmente gli emigrati con i loro familiari, ma non mancano i turisti, e in particolare, soprattutto, si tratta peraltro di un turismo non ricco, formato da emigrati e comunisti nel grado di poter sostenere le esigue tariffe degli alberghi alla moda.

Non si sono ripetute le tradizionali crisi di fiducia, anche se non sono mancati disagi. La reazione unanime dell'opinione pubblica e delle organizzazioni sindacali democratiche ha isolato lo sciopero corporativo degli autonomi, ha consentito la vanificazione dell'assurda forma di lotta contro gli utenti anche in seguito alle misure di precettazione. Il problema dei trasporti isolani non si ferma qui, naturalmente. Ne parliamo con il compagno Mario Pani, responsabile dei deputati comunisti alla commissione trasporti della Camera, che ha attuato una indagine conoscitiva in Sardegna. Già la semplice visita della commissione della Camera, guidata dal suo presidente compagno Lucio Libertini, e la successiva visita della delegazione del Senato, guidata da una parte, tra gli altri, il senatore Mario Melis, hanno evidentemente contribuito alla modifica dell'atteggiamento con cui si guarda alla situazione dei trasporti da e per la Sardegna.

L'unico miglioramento strutturale — ci dice il compagno Mario Pani — che si può registrare dal 1949 ad oggi è l'entrata in funzione dei traghetti delle Ferrovie dello Stato, «Tirius» ed «Ernea», e poi degli altri traghetti, che sono entrati in funzione a partire dal 1961/62. Allora si pensava di creare un sistema integrato delle Ferrovie dello Stato che divenisse l'asse principale di collegamento per passeggeri e merci, tra il continente e l'isola. Purtroppo non si sono fatti altri passi in avanti su questa strada, anche se si è tentato di intensificare dei voli di linea dell'ATI.

Quali sono le questioni fondamentali che restano aperte, e su quale linea è possibile risolverle? Risponde il compagno Melis, direttore dei trasporti della Camera, ha avuto numerosi incontri con le istituzioni, le forze politiche, i sindacati, i comunisti, e adesso sono stati prospettati i problemi fondamentali relativi al collegamento tra il continente e l'isola, e a quelli con gli isolemini, nonché quelli dei trasporti interni e delle tariffe, e infine, e soprattutto, la questione dei collegamenti esterni, al sistema dei trasporti ferroviari interni, al sistema portuale e in particolare al porto industriale di Cagliari.

### SICILIA - 6 mila posti vacanti

# Settore paramedico: c'è lavoro per i giovani disoccupati

PALERMO — In Sicilia — sono dati forniti dall'assessorato regionale alla Sanità — sono almeno 6 mila i posti in organico vacanti nel settore paramedico. Una cifra che testimonia da un lato lo stato precario dell'assistenza, in particolare ospedaliera, dall'altro lo scarso livello di qualificazione esistente tra il personale.

E' a questa realtà che si è ispirato, di recente, un provvedimento legislativo varato dall'assemblea regionale. La legge è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Regione ed è già in vigore; essa stabilisce nuove norme per la preparazione, la qualificazione e la formazione di una gran schiera di lavoratori ausiliari del settore sanitario. Frutto anche di questa sempre più pressante esigenza di non trovarsi in preparati allo scattare della riforma sanitaria, il provvedimento costituisce un importante canale di pre-avvicinamento al lavoro per numerosi giovani in cerca di una prima occupazione.

La legge integrativa sulla occupazione giovanile, votata dalla l'assemblea regionale pure recentemente, nell'ultima seduta prima dell'interruzione estiva per le ferie, prevede in fatti che almeno il 70 per cento dei posti di questi corsi professionali venga riservato ai giovani siciliani iscritti nelle liste speciali di collocamento. Elemento significativo: i corsi di formazione e di qualificazione, che vengono istituiti dallo assessorato regionale alla Sanità, sono programmati in rapporto al reale fabbisogno. Ciò significa che, in massima parte, tutti i frequentatori hanno buone probabilità di accedere ad un lavoro sicuro. La legge si colloca poi quanto mai opportunamente nel quadro dei principi ispiratori della riforma sanitaria per cui lo svolgimento dei corsi di formazione rappresenta senza dubbio un aspetto importante.

Un concetto, questo, riaffermato dalla onorevole Marina Marconi, medico, deputato del gruppo del Pci all'ARS, l'attuale carica della legge per conto della commissione Sanità, «L'attività del servizio socio sanitario — afferma — si sviluppa e cresce anche grazie ad una azione di partecipazione consapevole degli stessi operatori sanitari, un apporto basilare che la regione siciliana non poteva sottovalutare». La legge dispone che proprio entro il 30 agosto vengano presentate le domande per l'ammissione ai corsi (da redigere e consegnare uno stampato, almeno per questo primo anno di applicazione della legge).

Sempre sui problemi sanitari l'altro ieri è stato raggiunto un accordo tra le organizzazioni dei lavoratori ospedalieri aderenti alla F.I.O. e l'assessorato regionale alla Sanità. In particolare si è convenuto che entro il 15 settembre la Regione istituirà una serie di strutture che finalmente garantiranno la applicazione della legge di riforma psichiatrica. Saranno istituti: reparti ambulatoriali e programmati interventi domiciliari nei confronti dei malati di mente. Inoltre verranno creati organismi scesutivi per garantire la continuità dell'assistenza, in conseguenza dell'abolizione delle mutue, e che saranno fatti funzionare con personale della stessa regione e con quello dei disciolti istituti mutualistici.

La federazione unitaria dei lavoratori ospedalieri ha anche sollecitato la necessità di dare applicazione ad una prima parte del piano socio sanitario della Regione cominciando intanto a dar vita alle unità sanitarie locali.

Vediamo la questione delle tariffe e dei collegamenti marittimi. «Il tema dell'equità», dice il compagno Melis, «è un tema che si può indicare in due anni il periodo occorrente per unificare le tariffe degli altri vettori a quelle delle tariffe dello Stato. Ciò implica che vengano bloccate le tariffe attualmente praticate dalla Tirrenia».

Quali prospettive esistono di una maggiore efficienza della rete ferroviaria isolana? «Il Consiglio regionale della Sardegna», informa il compagno Pani, «ha elaborato un documento dal quale emergono delle priorità sostanziali: condurre dalla Commissione trasporti della Camera, per quanto riguarda la rete ferro-

viaria. Occorrono in primo luogo alcune rettifiche del tracciato e il completamento dei raddoppi. Altre indicazioni riguardano poi gli impianti fissi, nonché l'eventuale realizzazione in Sardegna della elettrificazione della rete ferroviaria a 25 mila volts a corrente alternata mono fase, come già è stato deciso dalla commissione trasporti della Camera. Quello che va però sottolineato è che l'opera di elettrificazione in Sardegna deve essere realizzata con la rete della rete Va realizzata gradualmente, iniziando ad esempio dalla Portofino fino ad Olbia».

«Va infine denunciato, per quanto riguarda la potenza elettrica e il miglioramento delle ferrovie, il fatto che non sia stata ancora ordinata la quinta nave-traghetti, per la quale era già previsto il finanziamento. E' amaro dover sottolineare come si sia una grave responsabilità del governo, che non ha compreso come un sistema interno efficiente, congiunto ad un sistema di traghetti, nel tratto più breve della traversata, tra Cagliari e Civitavecchia, consentirebbe un fatto decisivo per la soluzione dell'annoso problema dei trasporti sardi».

Per finire, qualche parola sul porto-canale di Cagliari. «Credo che vada altrettanto sottolineato», conclude il compagno Mario Pani, «che i fondi già spesi e quelli impegnati per trattare ormai da tempo con gli argentini un contratto irreversibile la realizzazione del porto-canale funzionale di un progetto che è stato concesso dal Parlamento fascista ma che può, una volta ridimensionati gli obiettivi e individuata la sua natura di porto industriale, servire all'intero apparato produttivo della Sardegna meridionale, divenire un utile strumento per la rimessa in porto e lo sviluppo economico rapidamente inserito e coordinato con l'intero sistema portuale dell'isola».

Il lavoro non reclamizzato della Commissione trasporti, e sviluppato in numerose sedute, che hanno consentito di approfondire i problemi della Sardegna alla ripresa del mese di settembre sarà votata una risoluzione che impegnerà il governo sui principali temi indicati dal compagno Mario Pani, che è stato il relatore in commissione su questa delicata materia.

Non è mancato, nelle ultime settimane, che ha trascorso 150 miliardi, viene di vittoria, inventando spesso incontri (ma accaduti) con ministri o con dirigenti nazionali nel settore dei trasporti e fornendo assicurazioni assolutamente non attendibili. Un simile metodo pubblicitario e deprezzamento del settore dei trasporti è un modo per attribuire i passi in avanti, che pure si sono compiuti, non a lavoro serio quotidianamente eseguito, ma a discutibili iniziative del mass media regionali che niente hanno a che vedere con la direzione responsabile della scuola pubblica.

Giuseppe Podda

Cavilli scocchi

# Due sindaci siciliani negano le piazze per i festival ai comunisti

### Dalla nostra redazione

PALERMO — Con due distinte ma altrettanto gravi decisioni i sindaci di Caltanissetta (Palermo) e Butera (Caltanissetta) hanno vietato alle sezioni comuniste dei due paesi siciliani di svolgere nella piazza principale le manifestazioni per il festival dell'Unità. A Butera l'amministrazione comunale DC PSDI ha motivato la decisione di negare la piazza per motivi di ordine pubblico. La piazza — hanno sostenuto — non è stata mai concessa a nessuno e non sono possibili eccezioni. A Butera invece l'eccezione c'è stata, e anche ripetuta. Appena alcuni giorni fa è stato possibile ospitare nella stessa piazza la fiera locale mentre è stata promessa al clero per i festeggiamenti del patrono.

A Caltanissetta il sindaco democristiano Michele Palombara si è giustificato lamentando la grave carenza nell'organico del corpo dei vigili urbani. Come se Caltanissetta fosse il centro di Roma! In un comune di 150 mila abitanti, nel centro di Palermo e la sezione locale hanno denunciato come pretestuose le argomentazioni del sindaco comunale. Del resto il giurato non è nuovo a simili uscite.

Il sindaco ha negato anche la sala consiliare alle organizzazioni sindacali in occasione di giornate di lotta per lo sviluppo economico e sociale della zona o per dibattiti di interesse pubblico. Nel contempo le organizzazioni comuniste hanno voluto riaffermare l'impegno allo svolgimento della festa dell'Unità che si terrà regolarmente in questi giorni di ferragosto.

### 100 mila lire per l'Unità in ricordo di A. Maranzani



PESCARA — Nel rinnovo per 3 anni della sua segreteria, tutti i compagni e a quanti lo conobbero e lo ammirarono il ricordo della figura di militante comunista di Augusto Maranzani, iscritto al Pci dalla fondazione, i familiari sottoscrissero per l'Unità e a stampa comunista la somma di Lire 100.000.

# I viaggi di Unità vacanze 1978

<b>CUBA</b> <b>CAPODANNO A CUBA CON SANTIAGO</b> Itinerario: Milano - Praga - Avana - Santa Clara - Camaguey - Santiago de Cuba - Guardalavaca - Camaguey - Cienfuegos - Avana - Praga - Milano Trasporto: voli di linea Durata: 19 giorni Partenza: 29.10 - 27.12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 960.000</b>	<b>ALGERIA</b> <b>L'ALGERIA DEL SOLE E DELLE OASI</b> Itinerario: Milano/Roma - Laghouat - Ghardaia - Oargha - Tougourt - El Oued - Biskra - Bou Saada - Algeri - Roma/Milano Trasporto: voli di linea + pullman Durata: 10 giorni Partenza: 29.10 - 27.12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 510.000/520.000</b>	<b>JUGOSLAVIA</b> <b>SOGGIORNI A VERUDA (Pola)</b> Bungalow tipo Complex BASSA STAGIONE <b>Lire 42.000</b> MEDIA STAGIONE <b>Lire 53.000</b> ALTA STAGIONE <b>Lire 70.000</b>	<b>BULGARIA</b> <b>SOGGIORNI BALNEARI AD ALBENA</b> Itinerario: Milano - Sofia - Albena - Sofia - Milano Trasporto: voli linea + pullman Durata: 15 giorni Partenza: 18.8 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 300.000</b>
<b>VIAGGI SPECIALI SETTEMBRE-OTTOBRE 1978</b> Partenza: 15.29 settembre; 6.13.20 e 27 ottobre 1978 Trasporto: aerei di linea Durata: 10 giorni con visita delle isole di Capri, prima categoria con trattamento di servizio completo PREZZO SPECIALE (tutte le parti) <b>Lire 490.000</b>	<b>CAPODANNO NELLO HOGGAR INSOLITO</b> Itinerario: Milano/Roma - Algeri - Tamanrasset - Asserham - Tafak - Idela - Tazouk - Tafak - Tafak - Tafak - Tafak - Tafak - Algeri - Roma/Milano Durata: 5 giorni Partenza: 27.12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 700.000</b>	<b>JUGOSLAVIA</b> <b>SOGGIORNI A NJIVICE (Krk)</b> Bungalow Javor BASSA STAGIONE <b>Lire 46.000</b> MEDIA STAGIONE <b>Lire 68.000</b> ALTA STAGIONE <b>Lire 95.000</b>	<b>SOGGIORNI A PRIMORSKO (Per giovani)</b> Itinerario: Milano - Spalato - Primorsko - Spalato - Milano Trasporto: voli di linea Durata: 15 giorni Partenza: 22 agosto QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 240.000</b>
<b>YEMEN</b> <b>ALLA SCOPERTA DELLO YEMEN</b> Itinerario: Roma - Sana'a - Taiz - Mosha - Qatiba - Zebid - Menaka - Sana'a - Roma Trasporto: aereo di linea Durata: 11 giorni Partenza: 5 settembre QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 850.000</b>	<b>FRANCIA</b> <b>A PARIGI PER IL FESTIVAL DE L'HUMANITE'</b> Trasporto: treno Durata: 5 giorni Partenza: 7 settembre QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 240.000</b>	<b>INDIA</b> <b>INDIA CLASSICA DEL NORD</b> Itinerario: Milano/Roma - Delhi - Agra - Jaipur - Udaipur - Bombay - Roma/Milano Trasporto: aerei linea-pullman Durata: 9 giorni Partenza: 27/12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 700.000</b>	<b>URSS</b> <b>7 NOVEMBRE A MOSCA</b> Itinerario: Milano - Mosca - Milano Durata: 5 giorni Trasporto: voli speciali Aereo Partenza: 4.11 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 790.000</b>
<b>VIETNAM</b> <b>FESTA DELLA RIVOLUZIONE</b> Itinerario: Milano - Berlino - Hanoi - Città Ho Chi Minh - Vung Tau - Qui Nhon - Da Nang - Huế - Hanoi - Berlino - Milano Durata: 20 giorni Partenza: 18.8 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 1.600.000</b>	<b>CAPODANNO A CITTÀ HO CHI MINH</b> Itinerario: Milano - Berlino - Hanoi - Città Ho Chi Minh - Vung Tau - Hanoi - Hoiphong - Da Nang - Hanoi - Berlino - Milano Trasporto: voli di linea Durata: 20 giorni Partenza: 27.12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 1.100.000</b>	<b>CAPODANNO A MOSCA CON VISITA DI LENINGRADO</b> Itinerario: Milano - Leningrado - Mosca - Milano Durata: 8 giorni Trasporto: voli di linea Partenza: 29.12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 400.000</b>	<b>CAPODANNO IN ASIA CENTRALE SOVIETICA</b> Itinerario: Milano - Mosca - Samarkanda - Buhara - Urgench - Mosca - Milano Trasporto: voli di linea Durata: 10 giorni Partenza: 29.12 QUOTA DI PARTECIPAZIONE <b>Lire 590.000</b>

Unità vacanze per informazioni e prenotazioni rivolgersi

**Unità vacanze**  
 Milano - Viale F. Testi, 75  
 Telef. 642.35.57 / 643.81.40  
 Organizzatori tecnici ITALTRAVEL