

LA POLEMICA
Scuola e prof assunti
Renzi bacchetta Emiliano
 GIOFFREDI a pag. 4

LA VERTENZA
Presentati i progetti
per salvare Santa Teresa
 A pag. 9

IL PERSONAGGIO
Il pianista Rogoli
maestro alla Saint Louis
 MAGGIORE a pag. 14

Violentata da un rapinatore davanti al fidanzato. Un fermo

L'INCHIESTA DI QUOTIDIANO
Sud Est: agli sgoccioli l'era Fiorillo
 LUPU alle pagg. 2 e 3

PAURA SULLA SAN VITO-BRINDISI
Scontro frontale, gravi due giovani
 L'incidente LANCILLOTTI a pag. 18

LE COSE DA FARE PER SVOLTARE
 di Pietro MARRA
 Per me discutere delle Ferrovie del Sud Est è come discutere di una parte della mia vita, pur non essendo io mai stato un ferroviere; di queste linee ferroviarie mi sono in verità innamorato da bambino, quando vedevo passare vicino alla mia vecchia casa di Nardò i treni delle Sud Est su cui mio padre viaggiava per andare al lavoro.
 Continua a pag. 8

RIFLESSIONI
LA SINISTRA E IL LAVORO NELL'ERA DELLA TECNICA
 di Michele DI SCHIENA
 Rispondendo a una lettera inviata a Umberto Galimberti ("D. la Repubblica" del 7 novembre) da una lavoratrice di un Call Center che esprime il suo avvilimento per un lavoro da "scimmia ammaestrata" tale da farla sentire più simile a una macchina che a un essere umano, il noto filosofo dice criticamente che "nell'età della tecnica l'uomo deve farsi simile alla macchina perché la macchina non si prende ferie o malattie, non va in depressione, non si demotiva, non è turbata da sentimenti o problemi familiari, non cerca la propria autorealizzazione". E aggiunge: "Nell'età della tecnica l'uomo deve portarsi all'altezza delle prestazioni del suo computer, se vuol salvare il posto di lavoro". Galimberti fa quindi proprie le doloranti considerazioni della lavoratrice e afferma che "se Marx chiamava alienazione lo sfruttamento del lavoratore, oggi ci troviamo di fronte a una alienazione più grande" per poi rivolgere l'invito a chi riceve telefonate dal Call Center ad essere "almeno gentili" quando si deve rifiutare la proposta.
 Continua a pag. 8

UOMO HA CHIAMATO I CARABINIERI: «ARRESTATEMI»
Tragedia in casa a Gallipoli: uccide il figlio dopo un litigio
 Tragedia familiare ieri a Gallipoli. Un dirigente scolastico in pensione, il 75enne Sebastiano Sabato, ha ucciso con un colpo di pistola al petto il figlio, di 39 anni, affetto da disabilità psichica. Lo stesso omicida ha poi chiamato i carabinieri, li ha attesi e quindi ha confessato: «Arrestatemi, sono stato io». L'omicidio è avvenuto dopo un litigio, l'ennesimo a quanto pare. In casa con il padre e il fratello vive anche la figlia maggiore.
 Alle pagg. 24 e 25

Tutto pronto per la firma della convenzione tra il Comune di Brindisi e gli atenei di Bari e Lecce
Farmacia e ingegneria, riparte l'università
 Domani sarà firmata la convenzione tra il Comune capoluogo e i due atenei di Lecce e di Bari per il rilancio dell'università a Brindisi. Ingegneria, farmacia, logistica, incentivazione delle startup e ricerca sociale sono solo una parte dell'accordo, finalizzato innanzitutto all'ottenimento di un finanziamento da parte della Regione.
 DONNICOLA e PICCININ alle pagg. 10 e 11

XYLELLA, LE AZIENDE SI RIFIUTANO DI ABBATTERE GLI ULIVI
Le indagini della Digos: anche gli antagonisti nella protesta sui binari
 A pag. 7

IL BASKET. ZERO PUNTI IN COPPA PER I BRINDISINI
Il rientro di Reynolds non basta Enel sconfitta dall'Alba Berlino
 L'Enel non riesce a schiodare lo zero in classifica chiudendo il girone di andata dell'EuroCup in fondo alla classifica. I brindisini sono stati sconfitti dall'Alba Berlino 72-68, pur giocando una gara a viso aperto. Ha giocato anche Scottie Reynolds, un recupero a dir poco importante per coach Piero Bucchi, il quale ha deciso di gettarlo subito nella mischia.
 RODI a pag. 38

DAL 1940
AUTO PIN
OGNI MOSTO DIVENTA UNA SUPER OFFERTA
NUOVA MERCEDES C180
CAMBIO AUTOMATICO, 2015
€26.900
 SAVA(TA) CORSO UMBERTO, 116 TEL.099.9748422
 AUTOPINSRL - WWW.AUTOPINMOTO.IT

DALLA PRIMA PAGINA

LA SINISTRA E IL LAVORO...

Una lettera e una risposta che fanno riflettere sull'abissale distanza che separa il lavoro mancante, precario e disumano, quale portato delle politiche neoliberaliste, dal lavoro per come è concepito dalla nostra Costituzione che eleva il lavoro a valore informativo dell'intero Ordinamento ed elemento costitutivo della dignità del cittadino che è chiamato con esso a concorrere "al progresso materiale e spirituale della società".

Fa bene quindi Galimberti a richiamare l'attenzione nella sua rubrica sulle condizioni alienanti di certi lavori considerati peraltro una fortuna dai tanti che sono privi persino di queste umilianti forme di reddito. Ma ci sono due punti della sua risposta che suscitano qualche perplessità: il primo è quello in cui Galimberti lega all'età della tecnica le lamentate storture e il secondo quello in cui egli, a fronte di una alienazione da lui stesso ritenuta più grande di quella denunciata da Marx, si limita a consigliare la gentilezza

nel rispondere alle chiamate dei Call Center senza fare alcun cenno alle cause del fenomeno denunciato e all'esigenza di rimuoverle con una nuova cultura e un nuovo agire politico.

Non è certo nella tecnica che va individuata la causa delle offese e degli attacchi che oggi subisce il lavoro dal momento che le moderne tecnologie sono strumenti che lo possono rendere più agevole, più rapido e più produttivo. La tecnica quindi, se bene utilizzata, può servire per rendere il lavoro più confacente alla dignità umana mentre diventa pericolosa e lesiva dei diritti dell'uomo quando, come afferma il pensiero sociale cristiano, la meccanizzazione del lavoro soppianta l'uomo togliendogli ogni soddisfazione personale e lo stimolo alla creatività e alla responsabilità o quando sottrae l'occupazione a lavoratori prima impiegati ovvero quando, con l'esaltazione della macchina, riduce l'uomo ad essere servo. Se il

lavoro non c'è o diviene umiliante la colpa non è certo della tecnica e neppure dell'economia che, secondo un'opinione diffusa ma priva di fondamento, detterebbe le sue leggi alla politica. È vero esattamente il contrario perché è sempre la politica che fa il bello e il cattivo tempo nella vita sociale e lo fa anche quando sembra lasciare campo libero alla tecnica e all'economia perché questo "laissez faire, laissez passer" è nella sostanza una precisa e (per chi non la condivide) deleteria scelta politica.

E oggi è proprio la politica di segno neoliberalista che deve essere chiamata a rispondere anche nel nostro Paese di quelle scelte e di quelle misure che, dopo le conquiste sociali dei primi decenni successivi al secondo conflitto mondiale, stanno cancellando il diritto al lavoro rendendo il lavoro medesimo incerto, ripetitivo ed esposto a possibili arbitrii. Una politica che ha alcuni precisi

connotati: la capacità di arricchiarsi considerata una virtù da incoraggiare e promuovere ad ogni costo, la pretesa di trasformare le tendenze alla cupidigia in una energia produttiva che spesso semina ingiustizie e registra fallimenti, la "distruzione creativa" di aziende e di qualifiche professionali senza la costruzione di alternative per far fronte alle disastrose ricadute occupazionali, la riduzione a merce del lavoro e dei servizi di interesse pubblico e il progressivo abbattimento delle tutele e dei diritti sociali. Una politica insomma che rinuncia a esercitare qualsiasi intervento rivolto a combattere le crescenti disuguaglianze sociali e che, quando sventola la bandiera delle cosiddette pari opportunità, mente sapendo di mentire trattandosi di un obiettivo interpretato riduttivamente, in pratica mai davvero perseguito e comunque inadeguato. E ciò perché l'uguaglianza dei punti di partenza, ove in ipotesi

fosse realizzata, segnerebbe un passo in avanti ma condannerebbe pur sempre i più deboli, in assenza di interventi correttivi durante la corsa competitiva, a risultare perdenti o in grave ritardo rispetto ai traguardi della vita.

Sono questi i temi sui quali dovrebbe misurarsi quella politica che, definendosi in vario modo di sinistra e collocandosi dentro e fuori il Partito Democratico, non si riconosce nelle politiche renziane. Una sinistra che deve abbattere gli steccati che la dividono e fare a meno dei vecchi apparati e dei vecchi e nuovi leaderismi per costruirsi come esperienza collettiva che si riconosce pienamente nel messaggio costituzionale. Una sinistra capace di forti sentimenti di fiducia nella forza della giustizia, di ottimismo negli impegni di riscatto, di solidarietà per le vittime della discriminazione, di lotta disarmata contro tutte le violenze. Sentimenti che dovrebbero dare a questa forza politica una dimensione spirituale in quanto caratterizzata da quelle elevate emozioni dell'intelligenza che sono state immaginosamente definite la "punta dell'anima".

Michele Di Schiena

LE OPINIONI

LE COSE DA FARE...

Da quando vedo passare vicino alla mia vecchia casa di Nardò i treni delle Sud Est su cui mio padre viaggiava per andare al lavoro. Tanto innamorato da recuperare col passare del tempo tanti frammenti della loro storia e decidere di scrivere su di esse un libro, soprattutto per non far disperdere quella parte di memoria storica che, in realtà, non riguarda solo queste linee ferroviarie, ma l'intera storia della Puglia a sud di Bari e - strano, ma verissimo - anche una consistente parte della storia italiana.

Oggi sono costretto a constatare una situazione difficile di questa importante e spesso bistrattata infrastruttura che, come tante infrastrutture giunte a noi dopo decine e centinaia di anni di servizio, è costata lacrime e sangue ai nostri nonni e bisnonni; i suoi percorsi, inoltre, più e più volte furono deviatiancora in sede di progetto per venire incontro alle richieste di collettività che - tagliate fuori dai commerci e dai traffici, ossia per dirla tutta tagliate fuori dalla civiltà - in passato non esitarono a scatenare gravi disordini di piazza con feriti e vittime pur di avere a propria disposizione quell'unica possibilità del tempo per aprirsi al resto del mondo. E questa, come qualunque altra infrastruttura del passato, costò tante vite e tanta salute a quei lavoratori che, privi di qualsiasi tutela sanitaria e previdenziale all'inizio del '900, cercarono con queste costruzioni di garantire ai propri figli la prospettiva di un futuro migliore.

Dire oggi che chi viaggia, per esempio, tra Lecce e Maglie sulle Sud Est sta utilizzando il sedime di una ferrovia costruita fra il 1866 e il 1868 potrebbe equivalere semplicisticamente al trovarsi davanti a un'infrastruttura vecchia e perciò da abbandonare a favore di qualcosa di più moderno; ciò ovviamente non può essere vero. La verità è che anche la grandissima parte di tutta la rete ferroviaria "storica" del nostro Paese, tutta in normale esercizio, è nata proprio fra l'800 e i primi del '900, lo stesso periodo delle linee Fse, ai tempi in cui la costruzione delle strade ferrate rappresentava da una parte l'affare del secolo per i costruttori e dall'altra l'obiettivo di libertà per le popolazioni. Così, quasi a ricostruire un'immagine purtroppo ancora attuale, se da una parte affaristi e speculatori non si riuscivano più a contare visti gli appetiti stimolati dalle prospettive di facili guadagni, dall'altra le proteste degli utenti per un miglior servizio di trasporto per le persone e, soprattutto, per le merci, erano all'ordine del giorno. Fatte le debite proporzioni, sembra che tanti decenni da allora ad oggi non siano affatto passati!

Rammento che questa rete ferroviaria, la più grande in Italia per estensione fra quelle cosiddette "secondarie", è il frutto di una fusione avvenuta ai tempi del fascismo fra tre diverse società esercenti ciascuna alcuni rami ferroviari pugliesi (le Ferrovie Sussidiate in Terra di Bari, le Ferrovie Salentine nel leccese, le Strade Ferrate Pugliesi nel tarantino). E su tutte queste linee nel corso dei decenni non sono mancati sostanziosi ammodernamenti di rotabili e strutture, e altri sono in corso tuttora.

Il tempo ha sempre creato un'alternanza tra innovazioni e obsolescenza sulle Sud Est come su altre analoghe reti secondarie italiane, a seconda di quanta disponibilità di spesa avessero tempo per tempo amministrazioni pubbliche e privati gestori (le Ferrovie del Sud Est rimasero a gestione sostanzialmente privata fino alla fine del 1985). Tanto per citare un dato storico, all'inizio degli anni '60 su queste linee era già sparita la trazione a vapore, a dispetto di quanto succedeva sulle Ferrovie dello Stato ove essa sarebbe sopravvissuta fino al 1975. Ma già alla stessa metà degli anni '70 l'esigenza di nuovo materiale rotabile portava le Sud Est a difficoltà per la gestione del servizio con i pochi veicoli ancora atti all'uso, che si allentò con l'acquisto di nuove automotrici e il risanamento dell'armamento; e così via con la stessa ciclica alternanza anche negli anni dopo. Oggi il quadro è diverso: tanto materiale "nuovo", ingenti investimenti in corso, ma l'Azienda è in forte difficoltà.

Cosa manca a queste ferrovie perché rendano pienamente un servizio utile alle collettività attraversate dai loro binari? Oggi sembra necessario rispondere lapidariamente: tanto, veramente tanto. Ma nulla che non si possa ottenere realmente. Ovviamente, la strada maestra passa per la risoluzione dei problemi di governance e di bilancio che tante volte sono stati sottolineati dalla stampa: su questo mi astengo dal fornire ricette improvvisate, dato che le decisioni da prendere sono particolarmente importanti e impegnative e impongono un'approfondita conoscenza delle Ferrovie del Sud Est dall'"interno".

Per migliorare il servizio, lavorando

"dal basso", ci si può invece rifare a quanto di meglio si può osservare in altre ferrovie più "virtuose" in Italia (perché ci sono le ferrovie "virtuose" in Italia, credeteci!) e all'estero. Le regole primarie sono anche quelle apparentemente più elementari: mezzi puliti e ben mantenuti (un piacevole viaggiare senza imprevisto alcuno), puntualità rispettata senza eccezioni, struttura degli orari che tenga conto delle reali esigenze degli utenti e non (come spesso è facile immaginare) di quelle interne aziendali di gestione del personale, coordinamento dei servizi con gli orari delle "altre" ferrovie (vi è mai capitato di pensare che sia poco utile utilizzare il trasporto di una "secondaria" se poi non si può proseguire agevolmente il viaggio sulle reti nazionali?). Sono poche misure per riguadagnare l'utenza, sapendo che poi andrà impostato un risanamento molto più incisivo, difficile e faticoso.

Mi rendo conto che è difficile pontificare anche solo di regole semplici quando 1.300 dipendenti sono senza stipendio da giorni, tanti mezzi rotabili apparentemente "nuovi" non sono in grado di circolare e non si riesce a comprendere come un'Azienda di proprietà statale abbia potuto accumulare una situazione debitoria così gravosa e apparentemente con poche vie d'uscita (a meno di non far spesare tutto sulle casse statali, come da qualche parte si invoca, per l'ennesima volta nella storia italiana). Ma l'unica strada da non percorrere è quella di pensare che, con la pesante attuale situazione societaria, tutta quest'infrastruttura debba essere ulteriormente trascurata.

Pietro Marra

NECROLOGI

È venuto a mancare all'affetto dei suoi cari all'età di 79 anni

ANTONIO D'AMICO

La moglie Maria, i figli Cecilia, Gustavo, Marcello, Daniele, Fabio e Cinzia, i generi Piero e Giuseppe, le nuore Silvana, Francesca e Giuseppina, i fratelli Salvatore e Francesco, le sorelle Lutgarda, Rosina, Isa e Suor Cecilia, i cognati, le cognate, i nipoti e i parenti tutti, addolorati, ne danno il triste annuncio.

Il rito funebre sarà celebrato oggi alle ore 15.00, partendo da via Giacardi, 34.

Tutino di tricasce, 12 novembre 2015

Beneveni Onoranze Funebri
Tricasce (Le) Tel. 0833/544367-8
www.beneveni.com



NECROLOGIE - PARTECIPAZIONI

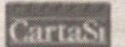
SERVIZIO TELEFONICO

ORARIO: TUTTI I GIORNI COMPRESI I FESTIVI
DALLE 9.00 ALLE 19.00


Fax: 081.2473220

e-mail: necro.nuovoquotidiano@piemmeonline.it

Abilitati all'accettazione delle carte di credito




Lux Perpetua Srl
Onoranze Funebri
Trasporti Nazionali
ed Esteri - H 24

Nardò (LE) - Via R. Paziienza n. 82 - www.lamillefiori.le.it
0833.578657 Ufficio - 330.569150 Palmino - 320.2425440 Lorenzo



Novoli (Le) - via C. Arcuti, 18/A Tel./Fax. 0832.711498
Salice Sal. (Le) - via Libertà, 9 Tel. 0832.731494
mob. 328.1647812



dal 1911...

Via L. Prato 1 - 73100 Lecce
0832.302985 - 337.835058 -
328.5364384 www.saleslecce.it

AGENZIA FUNEBRE ATTOLINO "San Francesco" s.r.l.

Storica Professionalità verso il futuro...

UNICA SEDE - TARANTO

Via Regina Elena 52/c tel/fax 099/4521760

Nel box avviene il pit stop?

www.quotidianodipuglia.it/casa

