









Il lavoro collettivo per la storia del PCI

L'esempio di Cavriago

Nel paese che Lenin citò al primo congresso dell'Internazionale comunista...

«Una piccola località chiamata Cavriago, un angolo sperduto probabilmente, perché non si trova sulla carta...»

pensava proprio a una storia delle classi subalterne come storia del loro spirito di scissione dalle classi dominanti...

L'esempio di Cavriago conduce a riprendere anche il discorso generale sul cinquantenario...

Cavriago, paese di braccianti, di operai edili, di artigiani...

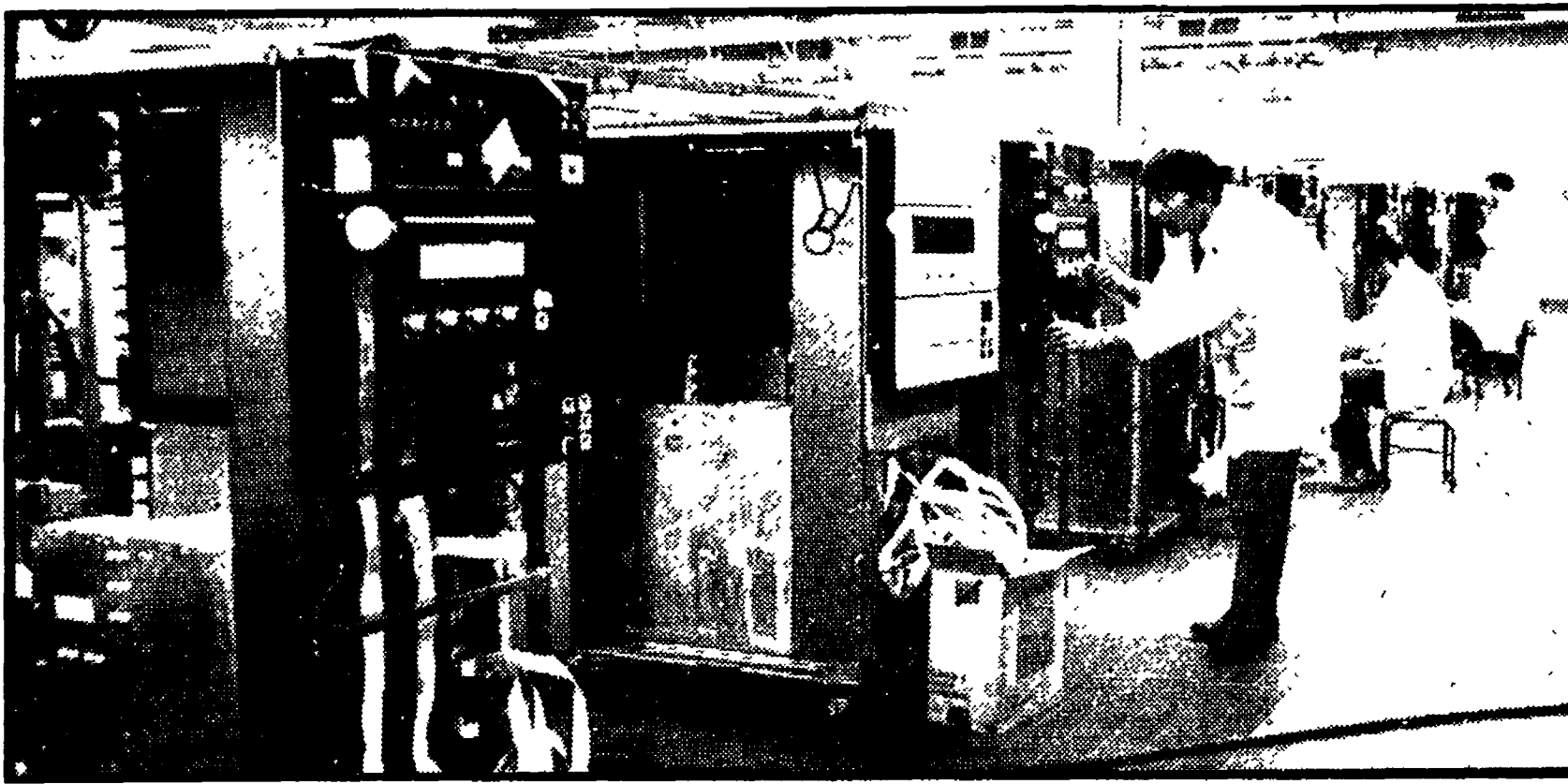
Un gruppo di giovani, da qualche mese, va raccogliendo una grande documentazione, scritta e orale...

È la traduzione, in una ricerca effettiva, del consiglio metodologico che Gramsci dava in una delle sue Note del carcere, quando

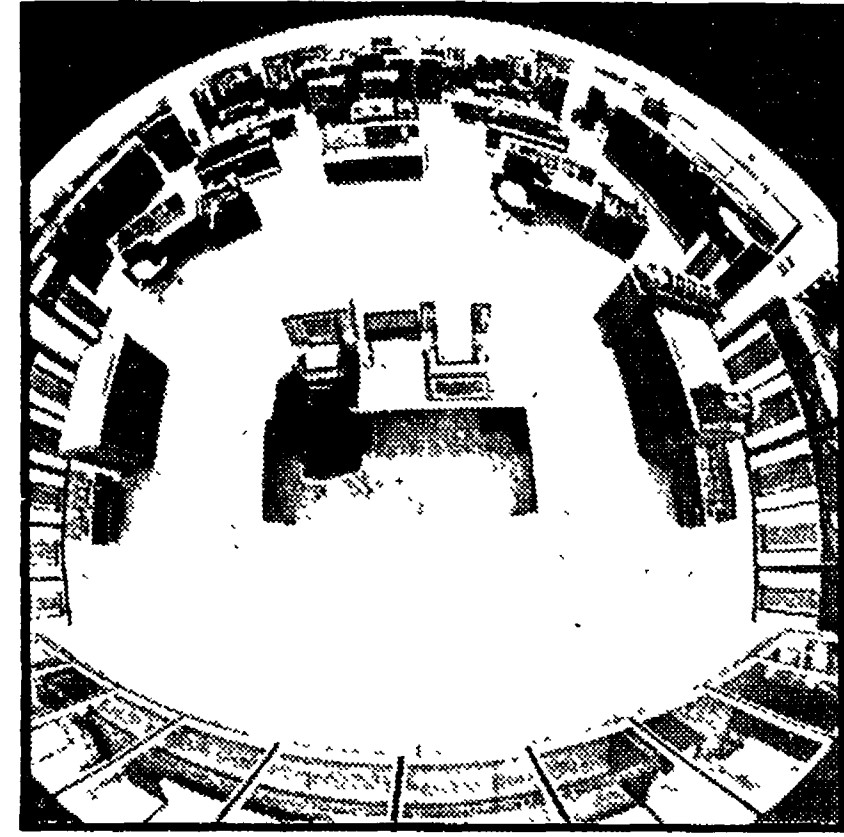
PERCHÈ I CALCOLATORI NON TROVANO PIENA UTILIZZAZIONE

Un "cervello" da tremila miliardi

A tanto giunge, secondo l'IBM, la spesa per le ricerche - Come si svolge il processo di concentrazione - La divisione del mercato...



I tecnici addetti ai computers e, a destra, un ufficio di compagnia aerea attrezzato con le nuove macchine



Dopo la lunga notte selenica

Sesta sveglia per Lunakhod che si muove e va al lavoro

Dalla nostra redazione

La fantastica impresa del lunamobile sovietico continua. Sbarcato sulla Luna il 17 novembre 1970 Lunakhod ha lavorato nelle condizioni più difficili ed è riuscito a superare le terribili notti lunari con una temperatura di meno 150 gradi centigradi.

Il lunamobile - che come è noto viene guidato con impulsi radio dal centro di comando e misurazione di Baikonur, nel Kazakistan sovietico - ha già percorso 301 metri ed altri itinerari sono previsti per i prossimi giorni.

Il tema delle ricerche spaziali torna quindi nelle pagine dei giornali sovietici occupate da più di una settimana dai resoconti del XXIV Congresso del PCUS.

Carlo Benedetti

Nel 1970 la IBM ha acquisito il 66% del fatturato per la vendita di calcolatori in tutto il mondo.

Fra le concentrazioni allo studio vi è una congiunzione Olivetti - Philips - International Data; un'altra International Computer - Compagnie Française d'Informatique - Control Data; un'altra ancora Siemens - AEG - IRI (già è stata costituita in Italia la Siemens - Data fra l'IRI e la società tedesca).

Negli Stati Uniti, dove si piccano di avere una legislazione antimonopolistica in carica da un secolo, si sono verificati i concorrenti sul mercato, si consolano di questa situazione portando ad esempio il moltiplicarsi di vassalli e valvasori, la fertilità al seguito dei pochi monarchi.

Carlo Benedetti

la ricerca non supera il 3,1 per cento; quella delle industrie italiane il 2,3%.

Il capitale e la scienza

A ben vedere alcuni dei più grossi stimoli alla ricerca nel campo dell'elaborazione elettronica dei dati sono venuti paradossalmente negli ultimi anni dai settori di forza, temporaneo superamento del circolo vizioso delle imprese, con la sopravvivenza in quelle imprese delle commesse militari e spaziali.

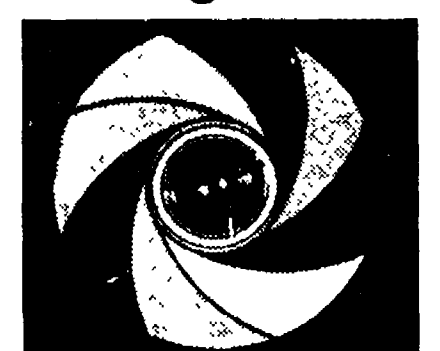
La capacità di operare in posizione di punta nel campo del calcolatore elettronico sembra dipendere, essenzialmente, dalle spese di ricerca. Che lo IBM abbia speso realmente 3.000 miliardi di lire, come afferma, per il suo calcolatore della terza generazione, è improbabile.

Carlo Benedetti

6 Garzanti di aprile

In edicola e in libreria

Il libro della fotografia a colori Feininger



Il «classico» sul colore di un maestro della fotografia. L. 700

La rivoluzione dell'arte moderna Sedlmayr



Principi poetici e concreti valori espressivi verso il superamento dell'arte? L. 600

Altre voci altre stanze Capote



Il romanzo che ha creato la leggenda di Truman Capote. L. 600

Gran Comora Prosperi



Alla ricerca di un continente perduto. L. 600

La cocuzza Cassieri



Una storia comica italiana. L. 600 Su licenza dell'Editore Bompiani

I vulcani di Santo Domingo Hall

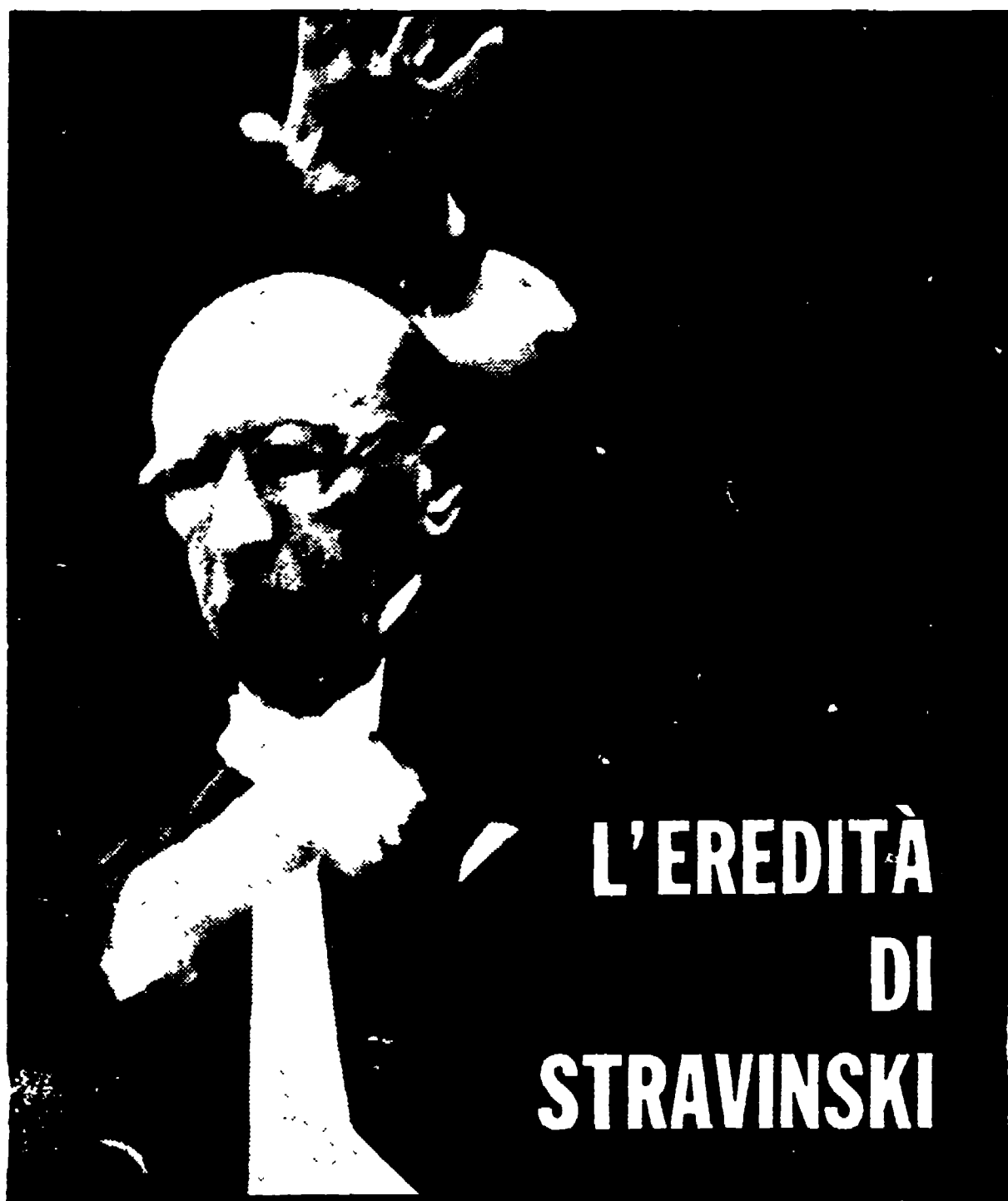


Spartito un quadriletto con novantatré persone a bordo, ma il pilota è vivo. L. 400

Fra i titoli recentemente pubblicati o ristampati: Il libro della fotografia di Andreas Feininger Il padiglione d'oro di Yukio Mishima Una giornata di Ivan Denisovic di Aleksandr Solzhenitsin Canti erotici dei primitivi a cura di Alfonso Di Nola Il lungo viaggio attraverso il fascismo di Ruggero Zangrandi Arco di Trionfo di Erich Maria Remarque Su licenza dell'Editore Bompiani

Garzanti

La lezione di coerenza del grande artista scomparso



L'EREDITÀ DI STRAVINSKI

Con Stravinsky è scomparsa una figura che non esitiamo a definire leggendaria. Sulle sue spalle gravava più di mezzo secolo di civiltà, di costumi, di fondamentali mutamenti musicali e storici: e il suo nome appare veramente carico di fatti, contornato da una atmosfera che è poi tutta l'atmosfera del travagliato secolo ventesimo.

Ora che egli non è più, ci resta l'eredità di uno dei più grandi geni che la musica abbia avuto. Stravinsky fu modernissimo proprio nel suo disimpegno e, se vogliamo, nella sua osservazione, poiché egli espresse a un altissimo livello artistico la posizione di arresto di una società che, come quella borghese, si ritiene perfetta e insuperabile e quindi tenta di assorbire e di far propri, neutralizzandola, anche i fermenti di novità e di trasformazione che si muovono dentro di lei.

E tutto sommato, contro ogni apparenza, Stravinsky ci lascia anche una lezione di coerenza. Nonostante la grande varietà di stili che si riscontra nella sua opera, egli resta in ogni istante un musicista fedele a se stesso. Nelle pagine più trascinate della sua mera vigliacca gioventù come nelle sonorità distillate del Cantium Sacrum, nell'umorismo aggressivo delle piccole suites per orchestra come nella severa personalità dell'Oedipus o dei Threni ritroviamo intatto il suo astoricismo,

che solo una personalità potente e prepotente ha potuto realizzare e rendere storicamente attuale con tanta sicura forza espressiva.

Caratteristico del resto il fatto che egli non sia mai riuscito a «legare» con certi importanti personaggi della vita culturale, specialmente sovietica. Amico di Debussy, di Satie, di Modigliani, di Diaghilev, ricordava, Maia-kovski senza particolare simpatia. In una recente intervista obiettava, a chi gli chiedeva se fosse stato amico del poeta, che egli lo conosceva bene ma che «Maia-kovski era più vicino a Prokofiev» che a lui.

Rigore espressivo

Attivo da sempre anche come direttore d'orchestra, specialmente delle proprie opere, portava anche nella esecuzione le sue doti di lucidità, di pulizia e di rigore espressivo. L'interpretazione della musica, il rapporto tra opera e interprete egli lo concepiva solo come una mediazione di carattere meccanico, come una riproduzione oggettiva della pagina: anche questi principi egli li formulò nella poetica musicale. Eppure proprio le sue esecuzioni ci diedero sempre tutta la misura di quanto egli fosse impegnato come interprete, immerso nella musica, con tutta la passione di una natura carica di fantasia. Ancor oggi ci piace ricordarlo così, come lo vedemmo l'ultima volta, eretto su un podio, davanti a un'orchestra attenta, pronto a magnetizzare con i suoi occhi e col suo gesto fantasioso gli esecutori.

Giacomo Manzoni

Varietà di stili

È tutto sommato, contro ogni apparenza, Stravinsky ci lascia anche una lezione di coerenza. Nonostante la grande varietà di stili che si riscontra nella sua opera, egli resta in ogni istante un musicista fedele a se stesso.

L'industria pubblica

Ma ecco i fatti: per utilizzare nel tempo più breve la tecnologia dei calcolatori già oggi disponibile a tutti i livelli - dalle piccole imprese all'industria, dall'agricoltura alla scuola e agli ospedali - è necessario un piano di distribuzione e acquisti pubblico; per rendere conveniente ed attuabile questo piano occorre un'industria pubblica dei calcolatori nella quale l'investimento non sia subordinato al potenziale di acquisto dell'attuale mercato, ma correlato agli scopi e mezzi che possono essere messi in moto da un programma pubblico.

Questo sarà un passo difficile, perché si propone di rompere con un sistema tipico di usare le risorse - in primo luogo la scienza - e con un ben preciso «ordine» dell'economia, quello basato sulla massimizzazione dei profitti particolari. Ma il modello dell'impresa transazionale è riduttivo per la scienza come per l'economia. Ricerca e produzione, da un lato, si separano in esso dalla concreta utilizzazione dei suoi risultati. Se è il mercato di consumo che tira arbitrariamente, l'industria produttrice tenderà essa stessa a concentrare i suoi sforzi su prodotti più facilmente consumabili. In questa tendenza è insita un'ulteriore riduzione della utilizzazione dei potenziali offerti dal calcolatore e, alla fine, una riduzione dello stimolo all'ulteriore innovazione.

Se noi dovessimo valutare il calcolatore in base all'impiego che ne promuove oggi l'industria privata dovremmo concludere talvolta che esso è uno spreco in quanto al più sostituisce degli operatori umani poi non meglio utilizzati; in altri casi che realizza risparmi di tempo subordinatamente, però, a un forte impiego di capitale per cui rimane da bilanciare il vantaggio; in altri ancora che è veramente necessario per fare le sole operazioni impossibili all'operatore umano. Ma in generale - e su questo sembrano concordi anche molti di coloro che lo studiano da un punto di vista «oggettivo», distaccato - non è uno strumento pienamente utilizzabile nella società e nell'economia di oggi.

Renzo Stefanelli



Per favorire l'applicazione della legge sui fitti agrari

PROPOSTA DI LEGGE DEL PCI PER I PICCOLI PROPRIETARI

Una dichiarazione del compagno Chiaromonte Sollecitato l'esame della legge per la trasformazione della mezzadria e colonia

I gruppi parlamentari comunisti della Camera e del Senato hanno presentato, nei giorni scorsi, una proposta di legge a favore dei piccoli proprietari di terra concessa in affitto, mezzadria e colonia. La proposta di legge prevede particolari condizioni di favore per quei concedenti che intendano vendere i loro piccoli appezzamenti: con un meccanismo che, attraverso gli Enti di sviluppo, garantisca ai piccoli proprietari (e quello che essi riceveranno dalla vendita dei loro terreni) sia dal fisco che dalla svalutazione monetaria. A proposito di questa iniziativa parlamentare del PCI, il compagno Gerardo Chiaromonte ci ha rilasciato la seguente dichiarazione:

Sardegna La Regione non rinnova le concessioni ai privati

Dalla nostra redazione

CAGLIARI, 8

I lavoratori delle autoiline — che per otto giorni e otto notti hanno occupato il vasto auditorium della giunta regionale, tenendo assemblee permanenti mentre in tutta l'isola i servizi erano bloccati dal comparto sciopero a oltranza proclamato dai tre sindacati — hanno ottenuto un nuovo, significativo successo: la giunta si è decisa stamane a non rinnovare le concessioni ai privati, in particolare alla Satas e alla Scia (le due aziende più grosse operanti in Sardegna).

In virtù della delibera a partire dal 1. gennaio 1972 la concessione di autoiline sarà affidata all'azienda regionale dei trasporti (Arst) istituita recentemente con una legge dell'Assemblea sarda...

Perché si è preferito seguire questa via? L'esplosivo — è stato spiegato — a meno di un anno di distanza dalla scadenza del contratto di concessione, avrebbe costretto la regione a capitolare di fronte alle pretese dei privati. L'operazione sarebbe risultata sicuramente antieconomica, a tutto danno degli utenti e del popolo sardo.

Con la prassi sin qui seguita, la situazione appare invece ribaltata. Se le somme richieste dalle società concessionarie per il rinvio degli impianti dovessero risultare esose, l'Arst avrà il pieno diritto di procedere all'acquisto di nuovi mezzi per svolgere il servizio. I lavoratori — ha spiegato il segretario regionale della CGIL, il compagno Daverio Giovannetti — si trovano ora in una posizione di forza nei confronti delle società private. L'odierna delibera della Regione, ottenuta con la lotta unitaria, consentirà una maggiore capacità di pressione perché il contratto nazionale di lavoro della categoria venga applicato anche in Sardegna.

Infine, l'amministrazione regionale ha disposto uno stanziamento di 62 milioni di lire a favore dei mille lavoratori interessati alla vertenza per alleviare i disagi subiti dalle loro famiglie nel corso della lotta. L'assemblea ha accolto con un prolungato applauso la decisione politica della Regione autonoma, che è allontana dalla Sardegna la Satas e la Scia, cioè il monopolio Fiat. Subito dopo i locali dell'auditorium sono stati lasciati liberi. L'azione di sciopero cesserà a partire da domani.

Evidenti manovre politiche per sfruttare la crisi delle costruzioni

Blocco di centinaia di miliardi destinati all'edilizia pubblica

La spesa del bilancio statale ritardata per il 50 per cento - Le «strane» diserzioni dagli appalti - Il rincaro del cemento, un siluro partito dall'interno del governo - Urgente iniziativa per l'occupazione nei consigli comunali e provinciali

Roma, disoccupazione da burocrazia Lavori edili finanziati e non realizzati nella capitale

Table with 2 columns: Programmi GESCAL e dell'Istituto case popolari, Opere di urbanizzazione nei piani di zona 167, Costruzioni ospedaliere, ampliamenti e ex novo, Nuova centrale termoelettrica ACEA decisa nel 1962, Raddoppio acquedotto del Peschiera, Edilizia scolastica, Strade statali e raccordi autostradali, Strade provinciali, Opere marittime nella regione laziale, Finanziamenti su legge speciale, Finanziamenti di cui al prestito di 24 miliardi opere speciali, TOTALE 377 miliardi

La Gescal ha messo in appalto lavori per 159 miliardi di lire, con possibilità di aggiungere altri, nel corso dell'anno, per ulteriori 700. Poco in rapporto alle possibilità molto più che in passato. Ecco però che le rare di appalto sono andate deserte a Milano e Torino a causa di controparte delle imprese che prevedevano un rincaro generale dei costi. Non è da escludere che vi sia stato un rinvio accordo fra le imprese nel sabotare le aste. Fermandosi però a quello che si può controllare rileviamo due precisi dati politici: 1) nessuna impresa IRI, delle declin che fanno oggi parte dell'Istat, sembra attualmente parteci-

pare a queste aste pubbliche facilitando come minimo il sabotaggio privato (o se lo fa, si accorda con i privati); 2) proprio nei giorni del fallimento delle aste di Milano e Torino il ministro dell'Industria, sen. Gava, firmava il decreto per aumentare il prezzo del cemento. Il «piccolo» aumento del prezzo del cemento, del 10%, è in grado da solo di far fallire molte aste rendendo inutili le opere pubbliche progettate al prezzo precedenti. E si tratta non solo di case, ma anche di scuole, strade, canalizzazioni di irrigazione, opere di difesa idraulica. In poche parole, di decine di migliaia di posti di lavoro. E'

note che i Sindacati dell'edilizia hanno chiesto in nazionalizzazione del settore cementiero, misura coerente col programma di riforma nel settore delle opere pubbliche e necessario denunciare l'attacco che è partito dal governo nel pieno di una situazione di difficoltà per l'occupazione, contro i lavoratori e pretendere da un governo e da ministri così appassionati dalla congiuntura di ritirare congiuntamente il decreto sul prezzo del cemento. Oltrattutto, Gava e Giolitti non sono i soli ad interpretare la congiuntura a loro modo. Il ministro Ferrari Aggradi ha dovuto ammettere di fronte alla Commissione Fi-

nanza della Camera, che non vi sono ragioni per negare ulteriormente il finanziamento delle opere pubbliche progettate dai Comuni (per circa 100 miliardi). Ma intanto, quanto ne sono state finanziate? A Roma il gruppo consiliare comunista ha presentato una precisa documentazione, che riassume i lavori. Da essa risulta che se le opere pubbliche entrassero in esecuzione i 7 mila edili romani di occupati avrebbero lavoro. E un'indagine precisa per tutti: non basta limitarsi a mettere in guardia i lavoratori dalle manovre del padronato che promuove «proteste» contro i Comuni che non rilasciano licenze edilizie o piangono lacrime di cocodrillo sulla crisi; bisogna organizzarsi per contestare caso per caso la mancata esecuzione di opere pubbliche. Per far questo occorre: 1) un rapido censimento delle opere progettate, finanziate e non eseguite in ogni Comune; 2) una discussione politica nei consigli comunali e l'intervento diretto dei lavoratori presso i diversi uffici statali responsabili.

Le Regioni sono coinvolte fin d'ora dal punto di vista dell'esame che loro spetta sui programmi del Provveditorato di opere pubbliche e programmazione territoriale. Qualsiasi concessione «congiunturale», d'annegazione, ritardandola o rendendola impossibile a data del 16 aprile, deve essere lo stimolo e non il freno di una grande mobilitazione popolare per lo sciopero delle aree e la riforma dell'intervento pubblico.

Aperta la vertenza per la difesa della salute, per i diritti sindacali, contro lo sfruttamento

VERSO LA LOTTA NEL GRUPPO FIAT

Riunita ieri a Torino l'assemblea dei consigli di fabbrica - Chiesto un incontro con l'azienda per il 16 aprile. Sottolineati i profondi legami tra le rivendicazioni aziendali e l'azione per le riforme - Interventi di numerosi operai e dei dirigenti sindacali - Il significato della partecipazione allo sciopero generale del 7 aprile

La crisi mette in pericolo l'occupazione

Montedison: Campilli si dimette

La CGIL chiede precise garanzie

Pericolo di chiusura alla Montepioni - «I lavoratori non accetteranno passivamente decisioni di vertice»

Il ministro delle Partecipazioni Statali, Piccoli, aveva appena rassicurato il Parlamento di avere una linea coerente da realizzare nella Montedison che si è avuto un altro colpo di scena: le dimissioni del presidente Campilli, in via alla Montedison soltanto pochi mesi fa per insistenza dello stesso on. Colombo, che avrebbe dovuto cedere il posto soltanto a giugno. Nella serata di ieri doveva riunirsi il «Sindacato di controllo» composto da rappresentanti pubblici e privati, per discutere un rimpasto delle rispettive posizioni. Il sindacato, al termine di una lunga riunione, ha accettato le dimissioni del presidente. Intanto l'Ufficio studi della CGIL, in una sua nota rileva «la situazione sempre più pesante per i livelli produttivi e di occupazione determinati dalla crisi della Montedison. Ciò è ribadito dall'attuale ventata ipotesi di una chiusura delle miniere sarde che fanno capo alla Montepioni e alla Montevecchio — società del gruppo Montedison — operazione che farebbe ancora pagare ai lavoratori italiani gli effetti della politica perseguita dal grande padronato. Invero, la situazione caotica in cui versa sin dalla nascita la Montedison — e per suo tramite, ormai, tutta l'industria chimica italiana — si è particolarmente aggravata in questi ultimi mesi ed è al centro delle grandi manovre delle forze politiche ed economiche dominanti. I nodi stanno venendo puntualmente al pettine per tutti: per il governo, per il grande padronato privato e pubblico ed anche, infine, per gli stessi piccoli risparmiatori.

«L'operazione — continua la nota CGIL — che i grandi gruppi imprenditoriali pubblici dettero via nel '68 è stata resa possibile dall'intervento massiccio del sistema capitalistico tradizionale che la

futuri indirizzi economici e di gestione. «Afferma, comunque, sin da ora, che i lavoratori non sono disposti ad accettare passivamente decisioni prese in ristretti incontri di vertice. La situazione impone che vengano immediatamente rianzati gli ormai non più differibili investimenti e che la mano pubblica svolga nel settore chimico un ruolo decisivo utilizzando anche la sua posizione di azionista più importante della Montedison e garantendo in tal modo il coordinamento programmato dei vari comparti dell'industria chimica italiana, la razionale organizzazione del gruppo Montedison e la sua sostanziale integrità».

Dal nostro inviato

TORINO, 8

La vertenza FIAT entra nel vivo. In base alle indicazioni formulate stasera dal convegno dei consigli di fabbrica di tutti gli stabilimenti del gruppo, le tre organizzazioni sindacali inviteranno l'azienda a fissare la data del 16 aprile per il primo incontro. Il comitato nazionale di coordinamento FIAT si riunirà a Torino per decidere immediatamente la lotta o di sostegno all'azione operaia qualora la risposta della direzione fosse negativa o manifestasse la intenzione di limitare i tempi del confronto e dello sciopero, sono dunque assai ravvicinati. «Dobbiamo essere consapevoli — ha detto all'assemblea il segretario della UILM, Benvenuto — che la lotta alla FIAT non ha un carattere corporativo né settoriale, ma è un deciso utilizzando anche la sua posizione di azionista più importante della Montedison e garantendo in tal modo il coordinamento programmato dei vari comparti dell'industria chimica italiana, la razionale organizzazione del gruppo Montedison e la sua sostanziale integrità».

Convegno a Ravenna

Le cooperative nella conduzione dei terreni

Nei giorni 15 e 16 aprile si svolgerà a Ravenna il convegno nazionale sulla cooperazione per la conduzione dei terreni promosso dall'Associazione nazionale cooperative agricole (ANCA) aderente alla legge nazionale delle cooperative. Il tema del convegno «Prospettive e problemi della cooperazione di conduzione terreni negli anni '70» con riferimento alla esperienza ravennate non vuole tanto delimitare il dibattito all'approfondimento del tema, quanto il trionfo di esperienze nelle tradizionali «affittanze collettive» che tanta parte hanno avuto nelle trasformazioni economiche e sociali di una parte della Valle Padana e del Mezzogiorno, ma propone anzi un esame allargato alle possibilità di estensione di questo tipo di associazione economica sia in rapporto alla condizione bracciantile sia in rapporto alla conduzione di terreni, nelle attuali condizioni. Nel quadro dei mutati rapporti tra agricoltura e industria, caratterizzati da processi di specializzazione produttiva e disgregazione dei tradizionali assetti economici e sociali, da esodi massicci e sottoremunerazione del lavoro agricolo, lo sviluppo di iniziative cooperative nella conduzione dei terreni, con varietà di forma a seconda delle condizioni, diviene un importante elemento per la realizzazione non solo di una evoluta organizzazione e qualificazione del lavoro agricolo, ma di una ristrutturazione degli assetti fondiari e della legge sull'affitto dei fondi rustici e la trasformazione in fitto dei contratti parziali di conduzione, in quanto nella situazione esistente se si accompagnano all'estensione di forme associate di conduzione fra coltivatori nella gestione e nelle conversioni produttive. L'evoluzione delle stesse «affittanze collettive» dimostra la funzione essenziale che questo tipo di cooperazione non assume nella trasformazione del mondo rurale, nella attuazione del lavoro agricolo e nell'attuazione di iniziative, nella stabilità della occupazione. E' evidente che il potenziamento della cooperazione

Pier Giorgio Betti

Cantieristica: convegno PCI a Genova

Sui problemi che travagliano il settore cantieristico rispetto al quale le autorità di governo hanno condotto una politica tesa a diminuire la capacità produttiva, mentre nel mondo era boom è corso un vero e proprio «boom» delle costruzioni navali, il PCI ha convocato un convegno nazionale che si terrà a Genova nei giorni 23 e 24 aprile. La relazione introduttiva sull'ordine del giorno «Per una politica di potenziamento e sviluppo della navalmecanica» sarà svolta dal compagno Nello Giacchini della Sezione centrale lavoro di massa. Le conclusioni saranno in un documento firmato dal compagno Ferdinando Di Giulio della Direzione del partito.

Ospedaliери: sospeso lo sciopero

Lo sciopero dei lavoratori ospedaliери indetto per il 25 aprile è stato sospeso, avendo la FIARI (organizzazione dei gli ospedali) aderito alla richiesta di riprendere concretamente le trattative per il 28 prossimo.

Le colonie libere solidali con la lotta per le riforme

Un telegramma di solidarietà alla lotta per le riforme è stato inviato a CGIL, CISL e UIL dalla Federazione delle colonie libere italiane in Svizzera: «Interpreti sentimenti emigrati italiani in Svizzera esprimiamo piena solidarietà ai lavoratori in sciopero per le riforme e nuovo sviluppo democratico nostro paese».

Accordi ENI di collaborazione con l'Algeria

L'Ente petrolifero italiano ha concluso alcuni accordi con la società dello Stato algerino che operano nel settore petrolifero. L'AGIP fornirà alla Sonatrach, per il 1971, 72. i lubrificanti richiesti dal mercato algerino. Si tratterà di una fornitura che può variare tra 90 mila e 120 mila tonnellate. Il Nuovo Pignone ha concluso un accordo con la Società nazionale algerina di ricerche petrolifere per la fornitura di un impianto per la rimozione di gas naturale nei pozzi petroliferi di Hassi Messaud. L'impianto, un complesso di compressori centrifughi, costerà circa 5 miliardi di lire.

g. p.



L'atroce prova è stata compiuta da tre ricercatori nella Clinica del Lavoro

Usati come cavie 89 neonati a Milano per sperimentare un forte insetticida

Anche donne incinte e puerpere sottoposte al pericoloso esperimento - Si trattava di stabilire la tossicità del Vapona, un prodotto americano - L'assurda situazione esistente nella clinica Solo gli industriali possono curarsi - La strana democrazia del professor Vigliani

Dalla nostra redazione

MILANO, 8. La clinica del lavoro di Milano è la più vecchia del mondo, la più prestigiosa d'Italia e il più discusso tra gli istituti clinici di Milano. Il terzo e non è un bel titolo dovuto ad una serie di denunce del personale sulla caotica situazione esistente nella clinica e, soprattutto, recentemente: lo scandalo della sperimentazione di un insetticida, il «Vapona», su neonati, bambini, donne incinte e puerpere. Il direttore della clinica del lavoro, prof. Enrico Vigliani, e due altri ricercatori, i professori Cavagna (deceduto durante le prove di tossicità) e Locati, hanno fatto esperimenti, per conto della Shell, produttore dell'insetticida, nel 1968 e nel 1969 su 89 neonati, ventisei dei quali nati da donne esposte durante il parto ed il puerperio, al «Vapona» per accertarne l'eventuale tossicità.

Cuori sensibili

In precedenza altre prove erano state eseguite su lavoratori ricoverati alla clinica del lavoro e su bambini oltre i 7 mesi di età. I risultati delle ricerche sono stati noti in una relazione, corredata da disegni e grafici, pubblicata recentemente e che ha suscitato scalpore. E questo non tanto per i risultati ai quali è giunta l'inchiesta (risultati controversi perché gli autori della ricerca dicono che non ci sono stati casi di neonati mentre altri affermano che le conclusioni sono state, come dire, un po' addomesticate) quanto per il fatto in sé, cioè che alcuni ricercatori, per conto di industrie private, possano arrogarsi il diritto di sperimentare un prodotto che ritengono non un farmaco) su donne, neonati (apparentemente, è appena il caso di dirlo, non certo a famiglie ricche). Sono state aperte inchieste, sia sulla clinica del lavoro che su quella ostetrico-ginecologica dell'Università, la «Mangiarella», dove erano ricoverati i neonati e le puerpere e i cui primari hanno «collaborato» agli esperimenti.

Un altro episodio è l'ultimo prodotto di una situazione che, come si usa dire, affonda le sue radici lontane nel tempo. pubblicazione del 1928 si parla di «un edificio dall'aspetto ridente, dagli ampi finestroni, circondato di verde al quale si accede una scala scintillante di pochi gradini "che sorregge" quasi nel cuore di Milano, nella tranquilla via di San Barnaba, angolo sereneo di provincia nel turbinio della metropoli»; è la clinica del lavoro.

Il «ridente edificio» venne inaugurato nel marzo 1910, quattordici anni prima che a Milano venisse istituita la facoltà di medicina, sullo scorcio di un'epoca in cui il lavoro, si rivolgeva all'attenzione «degli uomini di cuore» e dei «cuori sensibili». Un po' ente pubblico e un po' creatura di mecenati: ecco le caratteristiche della clinica del lavoro. La sua creazione fu decisa nel 1902 dalla giunta Mussi, insieme alla fondazione degli istituti clinici di perfezionamento, della quale fa parte. Contrariamente a quanto è accaduto per gli ospedali, sorti addirittura come enti di beneficenza che però, con gli anni, hanno accentratato il loro carattere pubblico. La clinica del lavoro invece, ha finito con l'accentuare gli aspetti privatistici, diventando, in pratica, la copia di una delle «fondazioni» americane, accanto alla clinica sorse infatti la «Società degli amici della clinica del lavoro», tipica organizzazione di beneficenza oggi assai dipendenti, dieci risultano assunti da questa «società», la stessa attraverso la quale la

Dalla nostra redazione

MILANO, 8. La clinica del lavoro di Milano è la più vecchia del mondo, la più prestigiosa d'Italia e il più discusso tra gli istituti clinici di Milano. Il terzo e non è un bel titolo dovuto ad una serie di denunce del personale sulla caotica situazione esistente nella clinica e, soprattutto, recentemente: lo scandalo della sperimentazione di un insetticida, il «Vapona», su neonati, bambini, donne incinte e puerpere. Il direttore della clinica del lavoro, prof. Enrico Vigliani, e due altri ricercatori, i professori Cavagna (deceduto durante le prove di tossicità) e Locati, hanno fatto esperimenti, per conto della Shell, produttore dell'insetticida, nel 1968 e nel 1969 su 89 neonati, ventisei dei quali nati da donne esposte durante il parto ed il puerperio, al «Vapona» per accertarne l'eventuale tossicità.

Un altro episodio è l'ultimo prodotto di una situazione che, come si usa dire, affonda le sue radici lontane nel tempo. pubblicazione del 1928 si parla di «un edificio dall'aspetto ridente, dagli ampi finestroni, circondato di verde al quale si accede una scala scintillante di pochi gradini "che sorregge" quasi nel cuore di Milano, nella tranquilla via di San Barnaba, angolo sereneo di provincia nel turbinio della metropoli»; è la clinica del lavoro.

Il «ridente edificio» venne inaugurato nel marzo 1910, quattordici anni prima che a Milano venisse istituita la facoltà di medicina, sullo scorcio di un'epoca in cui il lavoro, si rivolgeva all'attenzione «degli uomini di cuore» e dei «cuori sensibili». Un po' ente pubblico e un po' creatura di mecenati: ecco le caratteristiche della clinica del lavoro. La sua creazione fu decisa nel 1902 dalla giunta Mussi, insieme alla fondazione degli istituti clinici di perfezionamento, della quale fa parte. Contrariamente a quanto è accaduto per gli ospedali, sorti addirittura come enti di beneficenza che però, con gli anni, hanno accentratato il loro carattere pubblico. La clinica del lavoro invece, ha finito con l'accentuare gli aspetti privatistici, diventando, in pratica, la copia di una delle «fondazioni» americane, accanto alla clinica sorse infatti la «Società degli amici della clinica del lavoro», tipica organizzazione di beneficenza oggi assai dipendenti, dieci risultano assunti da questa «società», la stessa attraverso la quale la

L'autista sano

Ci siamo rivolti a questa categoria, spiega il direttore di questa clinica nata per studiare le malattie dei lavoratori, e perché è quella che più facilmente può sostenere la spesa della visita e degli esami colla «check-up» (un controllo generale preventivo delle condizioni di salute).

Un altro episodio è l'ultimo prodotto di una situazione che, come si usa dire, affonda le sue radici lontane nel tempo. pubblicazione del 1928 si parla di «un edificio dall'aspetto ridente, dagli ampi finestroni, circondato di verde al quale si accede una scala scintillante di pochi gradini "che sorregge" quasi nel cuore di Milano, nella tranquilla via di San Barnaba, angolo sereneo di provincia nel turbinio della metropoli»; è la clinica del lavoro.

Promettono i meteorologi

Cielo incerto per Pasqua ma sole lunedì

Ombrelli e impermeabili dovrebbero servire soprattutto per scaramanzia durante le sette pasquali, se le previsioni che i meteorologi forniscono sulle condizioni del tempo si avvereranno esatte. Infatti, il cielo promette per Pasqua qualche pioggia al Sud, tempo variabile al Centro e decisamente bello al Nord. Dappertutto, comunque, il tempo dovrebbe migliorare lunedì, concedendo ai gitanti pasquali una giornata tutta di sole.

Un altro episodio è l'ultimo prodotto di una situazione che, come si usa dire, affonda le sue radici lontane nel tempo. pubblicazione del 1928 si parla di «un edificio dall'aspetto ridente, dagli ampi finestroni, circondato di verde al quale si accede una scala scintillante di pochi gradini "che sorregge" quasi nel cuore di Milano, nella tranquilla via di San Barnaba, angolo sereneo di provincia nel turbinio della metropoli»; è la clinica del lavoro.

Per la storia della droga

Walter Chiari dovrà tornare a Regina Coeli?

Walter Chiari torna in carcere per la droga? Il pubblico ministero Francesco Fratta che ha condotto la prima fase dell'inchiesta nella quale rimase coinvolto anche Lello Luzzati, ha chiesto al giudice istruttore Renato Squillante l'emissione di un nuovo mandato di cattura nei confronti dell'attore. Questa volta oltre che di uso di stupefacenti il magistrato accusa Chiari anche di spaccio.

Un altro episodio è l'ultimo prodotto di una situazione che, come si usa dire, affonda le sue radici lontane nel tempo. pubblicazione del 1928 si parla di «un edificio dall'aspetto ridente, dagli ampi finestroni, circondato di verde al quale si accede una scala scintillante di pochi gradini "che sorregge" quasi nel cuore di Milano, nella tranquilla via di San Barnaba, angolo sereneo di provincia nel turbinio della metropoli»; è la clinica del lavoro.



Pietro Valpreda durante la sua deposizione dinanzi ai giudici della corte d'Assise di Milano

CASO GADOLLA: l'inchiesta dopo la rapina di Genova

In un giro d'assembli la prova delle complicità tra rapitori

Mario Rossj e l'ex ergastolano Rinaldi acquistarono insieme una macelleria - Forse recuperabili cento milioni del riscatto pagato dalla «vedova d'oro» - L'interrogatorio degli imputati

Dalla nostra redazione

GENOVA, 8. Un giro di assegni per lo acquisto di una macelleria costituirebbe la prova della complicità tra il rapinatore assasino Mario Rossj e l'ex ergastolano Rinaldi, arrestato sul lungomare di Rapallo perché sospettato di essere implicato nel rapimento del figlio della «vedova d'oro» Sergio Gadolla. Il giro di assegni è ora all'esame del giudice istruttore dott. Francesco Castellano che questa mattina ha ordinato una indagine tra le banche della periferia di Genova, per conoscere tutti i depositi bancari del bandito assasino e dei suoi complici. L'indagine potrebbe portare alla scoperta di almeno cento dei duecento milioni versati per il riscatto da Rosa Gadolla.

Rossj ha firmato gli assegni e li ha girati al Rinaldi. Sono serviti per completare il pagamento di 18 milioni per prelevare la macelleria del signor De Luchi. Il negozio, ora chiuso, in via delle Grazie a Genova era stato intestato ad Aldo De Sciscio che è fuggito in tempo all'ordine di cattura.

Stamane il giudice istruttore dott. Castellano si è recato in carcere e ha interrogato separatamente prima il Rossi poi il Rinaldi che era

Angoscioso appello della madre del bimbo rapito in Sardegna

«Liberate mio figlio»

Rossj: «Ma certo, conosco Rossj, ma la mia conoscenza ha solo carattere di affinità politica. Io sono l'ideologo che indottrina il gruppo. Ero a Rapallo proprio per una conferenza di indottrinamento quando mi hanno arrestato. Mi riservavo di passare in questura per un chiarimento avendo letto sui giornali della mia ricerca a Torino». Rinaldi si è poi lanciato in una confusa disamina di carattere politico dichiarandosi fermamente avverso al P.C.I. e richiamandosi al gruppo cosiddetto dei «comunisti consiglieri» che dovrebbero far capo a una strana corrente sedicente bordighiana e maolista. Il giudice ha tagliato corto: «Mi permetta di dubitare dell'ascendenza di questi discorsi. Lei non può ancora rimanere tra le mura di un carcere. Abbiat pietà, prigioniero. Vi prego, lasciatevi andare. Fate che trascorra la Pasqua in famiglia, assieme al padre, mio marito Giovanni. Ditemi, cosa debbo fare per riaverli entrambi? A chi devo rivolgermi? La polizia capirà la nostra disperazione. Abbiate pietà. Pietà anche per la creatura che deve nascere, e che non voglio perdere».

La signora Pietrina Fresu ha rivolto tra le lacrime questo drammatico appello ai rapitori del figlio e del marito

Dalla nostra redazione

CAGLIARI, 8. «La mia disperazione la possono capire tutte le mamme dei bambini rapiti e i loro complici non si sono commossi. Puntano al solo: vogliono i soldi e sembrano decisi a tenere i due ostaggi. Perché allora non si fanno vivi per trattare il prezzo del riscatto? La risposta è la solita: tratteranno quando la morsa della polizia si sarà allentata. In effetti, i baschi blu si stanno ritirando, mentre i carabinieri limitano l'attività a normali operazioni di pattugliamento. Al sei fermati, gli inquirenti non sono riusciti a cavare una parola dalla bocca. Sono rimasti muti per cinque giorni, nelle carceri di Tempio. Quattro pastori sono già liberi: solo per due il fermo è stato tramutato in arresto.

Dalla nostra redazione

MILANO, 8. Pietro Valpreda è venuto al processo degli anarchici; sarebbe più esatto dire che è tornato poiché il suo nome e la sua figura emersero proprio nel corso degli accertamenti sugli attentati del '68 e del '69, attribuiti agli imputati. Alle 9,25, con un leggero forse precauzionale anticipo sulla abituale apertura dell'udienza, Valpreda entra in aula seguito da un codazzo di carabinieri. Piccolo, basette lunghe, capelli fluenti sulle spalle, calzoni e giubbotto blu, l'anarchico appare esasperato. Infatti, ancora prima di sedersi sulla sedia dei testimoni, esclamava: «Vorrei proprio sapere perché da quando sono giunto a Milano, mi tengono in cella di isolamento!».

Il presidente dott. Curatolo, risponde: «Non ne so nulla... forse perché il suo processo a Roma è ancora in istruttoria...».

Ma prima di riferire l'interrogatorio, sarà forse bene ricordare i precedenti. Dunque, l'imputato Paolo Braschi, dopo l'arresto, firmò un verbale in cui dichiarava d'aver confidato al Valpreda di essere l'autore di alcuni attentati. Così il ballerino venne fermato e subito negò la sua partecipazione agli attentati (ma negò anche di aver rubato lo spaccio di stupefacenti e di diffondere che a equivo sembravano condivise anche dal Pinelli). Valpreda quindi fu rilasciato, ma successivamente il consigliere istruttore dott. Amati, lo incriminò insieme con Leonardo Kiaps e Ajello d'Errico per vilipendio al pontefice in relazione ad un volantino in data dicembre '69 e cioè tre giorni dopo la strage di piazza Fontana, egli si presentò, per questa accusa, dal dott. Amati; all'uscita dello studio del magistrato, fu tratto in arresto qualche sospetto autore della strage. Questi i precedenti che confermano ancora una volta gli oscuri legami esistenti fra gli accusati del 1968-1969, l'eccidio di piazza Fontana e il caso Pinelli.

Ed ecco le risposte di Valpreda. «Conobbi il Braschi al convegno anarchico di Massa Carrara del '68 e lo rividi qualche volta al circolo del Ponte della Ghisola e in Brera (i imputati e testi non dicono mai: a Brera)». «Non feci alcun patto con il Braschi, non feci alcuna confidenza: voglio anzi specificare che non mi parlò mai degli attentati al palazzo di giustizia di Livorno e all'ufficio annona di Genova... Quanto al Pietro Della Sapia, lo conosco fin da ragazzo perché una volta venne col fratello Ivo al teatro Smeraldo dove io lavoravo... Poi, dopo anni che non lo vedevo, lo incontrai qualche volta a Milano... Ivo lo rividi nel maggio - giugno '69 a Roma, in casa di un compagno... Faccioni vidi qualche volta alle riunioni della gioventù libertaria al circolo del Ponte della Ghisola... Mai conosciuto il Norscia, la Mazzanti, l'edileto di Gattolino e la moglie di questi, Sibilla Melega... Tornando alle confidenze del Braschi, vorrei spiegare a questa giuria democratica come avvennero gli interrogatori: il Braschi era in carcere, seduto, che fa le domande cortesi; poi ci sono il duro e l'insinuante...».

Il P.M. Scopelliti, interrompe: «Questo non centra». E Valpreda: «Centra sì, perché a me non constarono un regolare verbale del Braschi cui avrei potuto rispondere; mi dissero solo che bastava io lo accusassi... Questa è una provocazione ed è per questa che da 16 mesi io sono in cella innocente? Se nessuno le ha dette queste cose chi le ha inventate? Maria bambina?». Il presidente, tentando di calmare: «Lei qui è sentito come testimone...». E l'anarchico: «Già, ma non

Dalla nostra redazione

MILANO, 8. I carabinieri fanno cerchio e Valpreda si avvia verso l'uscita: Della Sapia, Faccioli, Braschi e Pulinelli scattano in piedi nella gabbia, e scandiscono: «Valpreda è innocente! Le bombe sono dei padroni!».

Seguono testimoni piuttosto imbarazzanti per gli imputati, Mario Gessaghi, negoziante in via Lanzetta, riconosce in una foto del Della Sapia il «capellone» che era venuto a diverse riprese ad acquistare mezzo chilogrammo di nitrate di potassio, l'ultima volta probabilmente nell'aprile '69. Il negoziante vide una volta anche il Faccioli. Adesso non è in grado di riconoscere gli imputati perché si sono tagliati i capelli.

Ed ecco, ultimo testimone della giornata, il fratello dell'imputato Paolo Braschi, Carlo, di 24 anni. Questi, fermato a suo tempo come indiziato, rese alla polizia una gravissima deposizione: il Paolo, tornato a Livorno per le vacanze natalizie del '68, gli aveva confidato la sua intenzione di mettere una bomba al locale palazzo di giustizia; poi sotto i suoi occhi, aveva confezionato l'ordigno; infine la mattina seguente, gli aveva confermato l'avvenuta esplosione. Non basta. Il Paolo gli aveva detto di aver rubato lo esplosivo in una cava del bergamasco; poi da altri amici, lo stesso Carlo aveva appreso che parte dell'esplosivo era stata nascosta nei dintorni di Livorno, dove fu trovata. Successivamente, davanti al giudice istruttore, il Carlo Braschi ritrattò in blocco. Adesso conferma la ritrattazione; e accusa gli erano state suggerite dalla polizia, approfittando del suo stato di prostrazione.

Il dibattimento è rinviato al 20 aprile prossimo.

p. l. g.

L'assemblea della Zanussi

Nel corso dell'assemblea straordinaria, tenutasi Porcia il 29 marzo, di cui è già stata data notizia, gli azionisti delle «Industrie A. Zanussi S.p.A.» hanno approvato l'aumento del capitale sociale da 50 a 75 miliardi.

L'operazione riveste particolare rilevanza in quanto viene a completare dal punto di vista finanziario le più recenti fasi di sviluppo e di consolidamento del gruppo, di cui l'azienda padovana è leader.

In merito all'aumento del capitale sociale si apprende ora che l'IMI, a capo di un consorzio di banche di primaria importanza nazionale, ha concesso il finanziamento di 50 miliardi agli attuali azionisti della «Zanussi», i quali hanno impiegato 25 miliardi per il deliberato aumento del capitale sociale e 25 miliardi per un mutuo pluriennale. Nel contempo gli azionisti hanno approvato l'aumento del capitale sociale e il collocamento bancario per il collocamento presso il pubblico, con la conseguente quotazione in borsa del 49% dell'intero capitale sociale risultante dal recente aumento.

Nel n. 15 di Rinascita da oggi nelle edicole

- La nostra autonomia (editoriale di Alessandro Natta)
● La politica, i partiti e il movimento sindacale (di Fernando di Giulio)
● Alleanza col ceto medio: d'accordo, ma quale? (di Luciano Barca)
● Se i lavoratori stessero buoni... (di Antonio Perenti)
● Temi e prospettive del XXIV Congresso del PCUS (di Giuseppe Boffi)
● Risposta alle obiezioni di «Sette Giorni»: non salvare l'anima ma neanche il sistema (di Aniello Coppola)
● L'Inferno a Taranto: come ti rapino una città (di Giuseppe Cannata)
● Pakistan: il Corano non nasconde più le classi (di Goffredo Linder)
● Sud Africa: l'arsenale bianco (di Aquino de Bragança)
● Chi lavora muore di più (di Giovanni Berlinguer)
● Il falso decentramento della musica (di Luigi Pestalozza)
● Le fabbriche del linguaggio politico (di Lamberto Pignotti)
● Controforma alla Rai-Tv (di Ivano Cipriani)
● Senza aspettare la «caduta tendenziale» (di Carlo Ciacerchia)
● Cinema-Godard tra politica e catechismo (di Mino Argentieri)
● Riviste - Critica marxista (Giuseppe Chiarante). Abitare (Franco Berlanda), Cahiers de Lextologie (Sergio Scaillet)
● Il caso Calley e la notte di Thoreau (di Ottavio Cecchi)
● La battaglia delle idee: il potere e le classi (Marco Mondini), Guerriglia nelle Marche (Enzo Santarelli), La bella rivoluzione (Edoardo Fadini)

Studentessa di 21 anni

Freddata con 6 colpi al centro di Palermo

Stava salendo sull'auto del fidanzato - L'assassino ha continuato a sparare anche quando la ragazza era già a terra

Dalla nostra redazione

PALERMO, 8. La figlia di un notissimo commerciante palermitano, proprietario di una catena di eleganti negozi di abbigliamento - Anna Battaglia, 21 anni, graziosa studentessa universitaria - è stata uccisa questa sera con sei colpi di pistola da uno sconosciuto mentre stava salendo sull'auto del fidanzato che doveva riaccompagnarla a casa. Il delitto, ancora inspiegabile mentre trasmettiamo (probabilmente un corteggiatore

respiro) è stato compiuto intorno alle 21, pochi istanti dopo che la giovane era uscita, con il fidanzato Pietro Palumbo, dalla abitazione di Castel, alla 32 della centralissima via Siracusa.

Anna Maria stava raggiungendo l'auto del suo compagno quando dall'ombra le è balzato addosso un individuo in maxicappotto (le testimonianze sono scarse) che ha puntato una pistola contro la ragazza scaricandole addosso l'intero caricatore. L'assassino ha continuato a sparare e a centrare il ber-

saglio anche quando la ragazza era già caduta a terra, ferita a morte. I sei colpi erano andati tutti a segno: 4 alla testa e due al torace. Benché non ci fosse nulla da fare, la ragazza è stata trasportata dal fidanzato al pronto soccorso dove ai sanitari non è rimasto che certificarne la morte. L'assassino è riuscito a fuggire. La polizia indaga soprattutto per accertare la natura di un qualche motivo per una così feroce, ma sino a questo momento inspiegabile, vendetta.



I 500 mila «fuori legge del lavoro»

# Mille incidenti ogni anno fra i ragazzi che lavorano

Un aumento del 41 per cento negli ultimi tre anni — La Lombardia al primo posto

Li chiamano «fuori legge del lavoro». E' un esercito di 500 mila ragazzi costretti a «evadere» l'obbligo scolastico e a lavorare per contribuire ad assestare in qualche modo i bilanci familiari. Una cifra enorme, impressionante.

E' chiaro, d'altra parte, che proprio fra questi lavoratori ragazzi, il numero degli incidenti sia particolarmente alto ed allarmante. Secondo i dati che fornisce l'INAIL, infatti, negli ultimi tre anni gli infortuni occorsi ai «fuori legge del lavoro» sono aumentati del 41 per cento.

Sempre secondo i dati ufficiali gli incidenti ai minorenni regolarmente denunciati ed indennizzati (giacché esistono anche quelli non denunciati il cui numero è, probabilmente, assai alto), sono passati da 632 nel 1968 (il 7 per cento del numero complessivo degli incidenti sul lavoro nello stesso anno) a 790 nell'anno successivo, raggiungendo durante lo scorso anno le 891 unità. Di tutti gli incidenti denunciati nel 1970, 826 hanno avuto conseguenze temporanee, 63 hanno comportato una invalidità permanente, 2 sono risultati mortali. Il maggior numero di infortuni ha riguardato il settore industriale (81 per cento), mentre in quello agricolo gli incidenti sono stati 162. 116 di questi hanno determinato una invalidità permanente.

Nel corso del 1970 il maggior numero di incidenti nell'industria si è verificato nelle regioni settentrionali (381 casi), seguono il Mezzogiorno con 142 e l'Italia Centrale con 142 casi. Per quanto riguarda l'agricoltura il maggior numero di incidenti si è ugualmente verificato nell'Italia settentrionale, in conseguenza della più diffusa meccanizzazione.

La Lombardia è la regione italiana nella quale ogni anno viene denunciato il più alto numero di incidenti a «fuori legge del lavoro»: 140 nel corso del 1969 e 170 nell'ultimo anno. Segue il Veneto (100 nel 1969 e 117 nel 1970), poi l'Emilia Romagna (127 nel 1969 e 109 nel 1970). Quarta nella graduatoria nazionale la Toscana dove nel corso dell'anno scorso 73 minorenni hanno subito infortuni sul lavoro e due di essi hanno riportato una invalidità permanente.

Entrambi gli infortuni mortali del 1970 si sono verificati in Puglia, nel settore industriale, rispettivamente in provincia di Bari e Brindisi. Valle d'Aosta (con un solo incidente), Umbria (7), Liguria (10) e Marche (2) sono le regioni che l'anno scorso hanno denunciato il minor numero di incidenti a «fuori legge del lavoro».

Si tratta, come si vede, di dati che forniscono un quadro drammatico di un fenomeno che non riguarda solo il problema della sicurezza sui luoghi di lavoro (giacché, oltretutto, secondo la legge questi ragazzi non dovrebbero lavorare se non dopo aver compiuto i 15 anni), ma investe responsabilità più generali.

In primo luogo c'è da chiedersi come mai, a distanza di tanti anni dall'entrata in vigore della legge che stabilisce l'obbligo di frequentare la scuola fino ai 14 anni, non si sia riusciti ancora ad eliminare il fenomeno della evasione. Certo, si è detto più volte che non si tratta di responsabilità singole da colpire (e spesso, però, si fa soltanto questo). Occorre piuttosto ricercare le cause, combatterle. Chi non manda i figli a scuola lo fa perché anche quel poco che un ragazzo riesce a guadagnare lavorando spesso più di quanto gli venga pagato per la famiglia. Se si facesse, infatti, un censimento sulla condizione familiare dei «fuori legge» si scoprirebbe che essi sono, quasi tutti, o figli di emigranti dalle regioni meridionali nelle zone industriali del Nord, o nelle campagne e nelle città meridionali, figli di contadini che strappano appena di che vivere dalla terra, o figli di operai delle città, disoccupati cronici.

Il fenomeno dei «fuori legge del lavoro», in sostanza è lo specchio di un Paese in prelo a uno sviluppo caotico nel quale è possibile la coesistenza di episodi di più diversi, magari nel cuore delle stesse città o campagne.

## Due stabili esplosi a Cologno Monzese

MILANO, 8. Due stabili di Cologno Monzese sono stati semidistrutti dallo scoppio di una caldaia dell'impianto di riscaldamento. Fino ad ora, non è stato possibile accertare per quale causa sia avvenuta l'esplosione che ha provocato il ferimento di sette persone.

NELLA FOTO: uno degli stabili distrutti dalla esplosione.



## Dopo la speciosa richiesta di sostituire il magistrato inquirente

# Unanimesi accuse all'on. Gotelli

## Si tenta di affossare l'inchiesta ONMI

Aspre critiche su tutti i giornali — Il pretore Infelisi non ha potuto interrogare neppure Cini di Portocannone — Auspicata una rapida decisione che superi l'ostacolo procedurale — Nuove prese di posizione unitarie in Piemonte, Lombardia, Emilia per l'immediato passaggio dell'assistenza agli enti locali

## Costruito un apparecchio per aiutare il cuore

LONDRA, 8. Un cardiologo italiano, il prof. Lionello Ferrari, ha presentato al «Royal college of surgeons» un apparecchio da lui inventato che costituisce un interessante tentativo di cura delle insufficienze cardiocircolatorie. La soluzione proposta è quella di un trapianto che la sostituzione del cuore malato con un cuore artificiale, e tenta invece di perfezionare una terza soluzione: quella, cioè, di assistere il cuore insufficiente mediante un dispositivo collocato vicino o attorno al cuore stesso al fine di sostituire, in tutto o in parte, le funzioni cardiache e in particolare quelle di pompa.



Cini di Portocannone, il presidente del comitato ONMI di Roma, si è presentato ieri al pretore Infelisi. L'interrogatorio non è stato però possibile. Nella foto: l'esponente dc lascia il tribunale.

La richiesta dell'on. Dc Angelo Gotelli di «ricusare», cioè rifiutare, il pretore Infelisi che ha emesso mandato di comparizione nei suoi confronti e verso gli altri componenti del gruppo esecutivo nazionale dell'ONMI, ha ottenuto ieri un altro risultato: anche il presidente del comitato comunale di Roma, Cini di Portocannone, che era l'incaricato di convocare dal magistrato, non ha potuto essere interrogato perché, a base alla legge, quando c'è una richiesta di ricusazione il procedimento penale deve essere sospeso in attesa che il presidente del tribunale prenda una decisione.

La decisione da prendere può essere quella di respingere l'istanza dell'on. Gotelli oppure di accogliere rinviando al pretore capo tutta la pratica per la designazione di un altro magistrato. Una decisione — è augurabile — che non può tardare, che al contrario si rende urgente per allontanare anche il minimo sospetto di voler in qualche modo favorire la evasione di manovra dell'esponente democristiano di affossare l'inchiesta.

Teri la quasi totalità dei giornali ha sdegnato o quantomeno stupito la speciosa richiesta della presidenza della ONMI, a sottolineare l'inaccettabilità del tentativo di «magistrato» che ha condotto l'inchiesta sull'assistenza all'infanzia e del rifiuto di vedere cadere nella nulla una iniziativa della magistratura che, sebbene necessaria per fare luce nel poco chiaro labirinto delle istituzioni e degli enti che si occupano dei bambini.

## Editoriale di Natta su «Rinascita»

# Autonomia e internazionalismo del PCI

Nell'editoriale del nuovo numero di Rinascita (dal titolo la nostra autonomia), in edicola da oggi, il compagno Alessandro Natta commenta da un lato le reazioni pretese e strumentali suscitate dall'intervento del vicesegretario del PCI, Enrico Berlinguer, al XXIV Congresso del PCUS, e dall'altro lato ribadisce il senso della posizione autonoma e al tempo stesso internazionalista del nostro Partito in seno al movimento comunista.

Le aperte distorsioni del discorso di Berlinguer possono avere — scrive Natta — un senso soltanto: «esorcizzare quell'alternativa politica di cui il nostro paese ha bisogno e per la quale sono essenziali il contributo e la partecipazione dei comunisti». Ma proprio la campagna sostenuta in questi giorni rivela la debolezza della «tentata riacensione anticomunista». L'impegno messivo dimostra chiaramente, infatti, quanto abbia già pesato sui più recenti sviluppi della situazione politica italiana l'elaborazione e la iniziativa politica del nostro partito e in quel movimento internazionale — sui grandi problemi dell'avanzata del socialismo, del rapporto fra autonomia e internazionalismo, della solidarietà e unità nella diversità delle forze rivoluzionarie e della differenziazione dei livelli e delle situazioni in cui si conduce la medesima lotta.

Natta, a questo punto, sviluppa la sua polemica contro le valutazioni «che vorrebbero essere meno rozze e logore» e secondo le quali «noi saremmo di fronte a una specie di dilemma, i cui corni sono entrambi negativi: o il PCI finisce per smettere — come pur momento tattico — l'impostazione della sua ricerca oppure, dovendo mantenere l'impraticabilità per il condizionamento dei suoi legami internazionali».

«Ma — ribadisce Natta — non è certo per una scelta di opportunità, e tanto meno per l'abile piegarsi ad una necessità di politica interna e internazionale (...) che i comunisti italiani vengono ritenuti presenze estranee, che l'idea gramsciana (e anche leninista) di un diverso terreno storico e di un diverso terreno strategico rispetto all'ottobre sovietico; e quindi il valore del momento e del quadro nazionale della lotta rivoluzionaria, il rilievo della questione dell'egemonia politica, ideale e sociale della classe operaia, il ruolo di primo piano di questa classe nella democrazia e nel socialismo».

Qui, del resto, è l'insediamento fondamentale di Togliatti: «Qui è la base oggettiva della solidarietà e dell'unità internazionalista di un movimento operaio e di forze rivoluzionarie e antimperialiste che hanno dilatato i loro confini di azione e concorso a opere di costruzione del socialismo assai differenziate». Questa solidarietà e questa unità corrispondono ad una necessità: «Basta guardare il mondo intorno a noi per capirlo. Per questo respingiamo come falsa e inaccettabile ogni forma di egualitarismo imperialista e di socialismo, così come respingiamo ogni pretesa di mettere sullo stesso piano Stati Uniti e U.R.S.S.: guardiamo il Vietnam e tocchiamo con mano le opposte trincee su cui si combatte».

Fra gli altri articoli della rivista segnaliamo quelli di Giuseppe Boffa «Temi prospettici del IV Congresso del PCUS», Fernando Di Giulio «La politica, i partiti e il movimento sindacale», Luciano Barca (Alleanza col ceto medio: d'accordo, ma quale?) e di Antonio Pesenti (Se i lavoratori stessero buoni...).

«E' morto l'editore Guanda»

PARMA, 8. E' morto oggi a Parma a l'età di 66 anni, dopo lunga malattia, l'editore Ugo Guandalini, ribattezzato Guanda dagli scrittori Antonio Bevilacqua e Guanda nacque nel 1905 a Modena dove rimase per una trentina d'anni. Laureato in scienze naturali, frequentò anche il biennio di ingegneria, appassionato di vivamente poi agli studi religiosi e filosofici che diede origine alla sua attività di editore e alla collana intitolata «Problemi d'oggi».

Nel 1944 la sua casa editrice fu completamente distrutta dai bombardamenti e in quella occasione andò perduto il carteggio che egli aveva avuto con Benedetto Croce. Natta è anche la sua attività antifascista: molti dei suoi libri durante la dittatura uscirono censurati.

# Lettere all'Unità

## La pericolosa «efficienza» delle videocassette nella scuola

Caro direttore,

In riferimento al discorso sulle videocassette aperto da Andrea Liberatori in una lettera al giornale, esprimo alcune opinioni fondate sulla mia esperienza di insegnante.

1) L'introduzione delle videocassette, qualora si risolvesse in un rifiuto totale del libro, non risulterebbe che un modo di cambiare il modo di insegnare — tanto per fare un esempio — l'efficienza dei centri spaziali e subnormali assolutamente inadeguati?

2) E' vero, come si è detto, che l'immagine accelera l'acquisizione di conoscenze ma, presentandosi come «oggettiva» (quanto lo sia davvero?) si può facilmente capire, pensando a certi film o documentari o spettacoli televisivi) è soggetta ad una ricezione parzialmente di quanto non venga per la parola detta o scritta.

3) E' vero che i libri di testo sono spesso scadenti e che diffondono l'ideologia borghese; ce ne sono però anche parecchi che coraggiosamente sfidano il fallimento commerciale e affermano nuove idee e per i quali spesso gli insegnanti più avanzati si battono, aprendo nelle scuole di tutto il paese corsi di lettura di questi libri. E' anche certo che ci si attenda che la scuola si corra a nuove tecnologie, come — mi pare quanto meno un po' troppo acriticamente — si è fatto in questi giorni. Le tecniche in una società capitalistica sono gestite necessariamente dal capitale, per cui, se è vero che videocassette, potiche saranno prodotte dalla grande industria, saranno un prodotto tecnicamente perfetto ed efficiente, e anche se lo saranno dal punto di vista delle esigenze del capitale e della produzione capitalistica, non dal punto di vista delle esigenze della classe operaia. Il discorso che porteranno nelle scuole, perciò, sarà ideologicamente lo stesso che fanno la maggior parte dei libri di testo che si producono oggi, con in più il vantaggio (per il capitale) di facilitare il modo più rapido, più intelligente, più convincente ancora.

L'esperienza inoltre ci ha insegnato che non sono le presenze estranee, che producono (e non casualmente ed episodicamente) libri di testo avanzati, ma alcune case editrici, che, impiantando presenze estranee, e di scelti culturali conducono una politica produttiva che prevede, in senso che non è stato di testi (storia, letteratura, scienze naturali, educazione civica) su cui rischiare un capitale, non da punto di vista di contrasto, ma di sviluppo, la produzione di videocassette, che solo grosse concentrazioni industriali potranno permettersi di realizzare.

Ritenerò a questo punto non solo utile ma necessario aprire sull'argomento un dibattito, assai più ampio che non si è fatto finora, e di cui l'Unità ha invitato?», senza nessuna giustificazione al mondo ha detto: «Non credo di essere già un miglioratore se stacca senza limitarla ad adoperare solo cerebri maschili. Non è una lotta delle donne contro l'uomo».

## La «femminista» sul carro armato

Caro Unità,

ho assistito alla TV alla rubrica «Boomerang» dedicata al movimento femminista. Un vero spettacolo veramente sconcertante. Le signore riunite dai responsabili della rubrica, e che sono state invitate a dare le loro opinioni su una o più delle tre rubriche di scelti culturali, educazione civica) su cui rischiare un capitale, non da punto di vista di contrasto, ma di sviluppo, la produzione di videocassette, che solo grosse concentrazioni industriali potranno permettersi di realizzare.

Ritenerò a questo punto non solo utile ma necessario aprire sull'argomento un dibattito, assai più ampio che non si è fatto finora, e di cui l'Unità ha invitato?», senza nessuna giustificazione al mondo ha detto: «Non credo di essere già un miglioratore se stacca senza limitarla ad adoperare solo cerebri maschili. Non è una lotta delle donne contro l'uomo».

## I soldi della lotta. Prezzi e alle associazioni di amiche delle Forze armate»

Caro direttore,

Per puro caso mi sono ritrovata in questi giorni sotto gli occhi la Gazzetta Ufficiale con un articolo del 1970 dove viene pubblicato un decreto, firmato dal Presidente della Repubblica e da vari ministri, che stabilisce la creazione di un ministero per la difesa. Con una certa curiosità, dopo quanto è successo a Roma con lo scandalo dell'ONMI, ho voluto vedere quali erano gli enti beneficiari. Ebbene su 358 enti, 225 — cioè più del 70 per cento — rientrano nella sfera di influenza di organizzazioni religiose (parrocchie, asili, orfanotrofi). Per la sola provincia di Roma sono circa un centinaio, c'è anche l'ONMI che ha ricevuto la sua quota con una percentuale del 2,041 704: sarebbe interessante sapere cosa significhi come quantità di danaro l'ente che nella Gazzetta Ufficiale non viene specificato.

Un altro dato che credo sia di qualche interesse è quello letto nelle notizie della squallida manifestazione fascista organizzata a Roma dagli «Amici delle forze armate» — è quello di numerose associazioni d'arma che hanno ricevuto alla lettera di Agnanno. Dalla Gazzetta Ufficiale si può vedere quali sono le associazioni che hanno ricevuto la loro quota: la Associazione nazionale dei carabinieri, quella del Fante dei Granatieri del Carri, degli Antiferi d'Italia, l'Istituto A Doria per l'assistenza agli Orfani dei marinai dei caduti in guerra, l'Opera nazionale assistenza ai figli degli aviatori, e così via.

## I giovani scrivono dai Paesi socialisti

Franco JELOVIC - ul. Pavleka Miskine 78 - 4321 Pesterce (Koprivnica) Jugoslavia (corrispondere in italiano, tedesco e francese).

Dolna NANI - str. Constitue 16 - Focsani - Jud. Vrancea - Romania (ha 17 anni, corrisponderebbe in italiano o inglese).

Sister KOVACS - Muzeum ut. II - 2 - Budapest VIII - Ungheria (ha 22 anni, corrisponderebbe in italiano).

Mariu DAN - str. Karl Marx 4638 Cluj - Romania (ha 19 anni, corrisponderebbe in italiano o inglese).

Rozalia NEMES str. Seburul 72 Oradea - Romania (ha 20 anni).

Elena Luminita JAI.BA str. Finiului 12 Buzau - Romania (ha 17 anni, corrisponderebbe in francese).



# Pianificare l'uso del territorio

LA CRISI NEL SISTEMA dei trasporti e delle vie di comunicazione in Italia rende urgente un serio intervento delle forze politiche e delle assemblee elettive. L'assenza di coordinamento tra i vari mezzi, la frammentarietà degli investimenti, la dispersione della legislazione (gran parte della quale risaliva a 20 anni fa) sono gli elementi da correggere se vogliamo evitare che i costi a carico dei cittadini e della collettività continuino a crescere.

E' a tutti noto che la politica del governo è stata tesa soltanto a favorire lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata e della rete autostradale (che si avvia ad essere la prima d'Europa), emarginando progressivamente il trasporto collettivo, che rappresenta solo il 33% del totale. Nel trasporto delle merci, si è favorito l'incremento aggressivo della incidenza dell'autotrasporto su strada (che raggiunge il 63 per cento dei traffici) ed una diminuzione di tutti gli altri sistemi di trasporto terrestre, mentre è in atto una massiccia penetrazione di società estere nel traffico per i container, nel trasporto marittimo (ove è insignificante la presenza del settore pubblico) ed in quello aereo.

Come è ovvio, le conseguenze di tale politica dei trasporti sono pagate in primo luogo dalle popolazioni del Mezzogiorno e delle aree depresse, nelle quali i trasporti collettivi e le infrastrutture sono insufficienti e lasciano interzone di tutto privo di collegamenti, ma colpiscono duramente anche i cittadini delle grandi aree metropolitane, nelle quali la gestione del traffico sta portando alla paralisi le stesse attività cittadine.

Per questi motivi i pendolari (lavoratori e studenti), i lavoratori del settore dei trasporti, i cittadini, intere città hanno lottato e continuano a lottare in ogni parte d'Italia, ponendo l'esigenza di una profonda modifica della politica dei trasporti portata avanti dai governi centrali e perpetuata dal centro-sinistra.

LA PRIMA ESIGENZA per avere tale nuova politica è quella di bloccare la realizzazione di ulteriori grandi infrastrutture verticali interessanti le aree collegate con il Mezzogiorno e di essere di prestigio (autostrade, tratori; ferrovie ad alta velocità, rete idroviaria)

che — in assenza di una visione unitaria dell'intero settore — perseguono soltanto interessi settoriali e territoriali avvisi dalle reali esigenze delle popolazioni e dello sviluppo equilibrato della economia nazionale.

E' urgente il riesame di tutta la politica del finanziamento che ne garantisce l'unitarietà ed affermi la priorità a favore dei trasporti regionali e locali, in particolare nel Mezzogiorno e nelle aree depresse.

IN QUESTO QUADRO un ruolo di grande rilievo deve essere svolto dalle Regioni attraverso la pianificazione del territorio e delle infrastrutture di trasporto. Solo nell'ambito di un piano regionale dei trasporti e delle vie di comunicazione potranno essere, infatti, avviati a soluzione sia i problemi del trasporto delle merci che del traffico nelle grandi aree metropolitane sia quelli dell'integrazione tra i diversi comparti del trasporto e dei pendolari e della costruzione, il potenziamento e la gestione pubblica di adeguate opere infrastrutturali per lo smistamento del traffico terminal-container, autoporti, strutture portuali ed aeroportuali, che favoriscano lo stesso associazionismo dei piccoli autotrasportatori ed un nuovo rapporto tra essi e le altre aziende.

Per quanto si riferisce alla gestione dei servizi, deve essere affermata la funzione del trasporto passeggeri come « servizio sociale », realizzandone progressivamente la pubblicizzazione e la gratuità e trasferendone i relativi costi a carico della collettività; introducendo la linea della fiscalizzazione degli oneri e superando ogni residua tendenza ad un impossibile pareggio tra costi e ricavi; favorendo lo sviluppo delle aziende comunali e regionali e dei loro consorzi.

Per quanto attiene alle merci, occorre ribadire la funzione del sistema dei trasporti come strumento a disposizione delle assemblee elettive per la realizzazione di determinate finalità di sviluppo economico equilibrato, da realizzare anche attraverso una politica tariffaria differenziale e finalizzata a tale scopo, respingendo anche in tale settore la rigidità del rapporto costi-ricavi.

LA REALIZZAZIONE di tale politica profondamente innovativa richiede che si approntino profonde tra-

formazioni — strutturali, legislative di gestione nell'attuale assetto del settore.

In particolare è necessario che: a) si trasferiscano alle Regioni l'intero complesso di poteri (urbanistica, viabilità, lavori pubblici, trasporti e navigazione a livello regionale) previsto dalla Costituzione, che le consentano la pianificazione degli interventi e la revisione della legislazione, tuttora ancorata a concetti privatistici, oltreché adeguati finanziamenti per la realizzazione di concreti programmi;

b) si proceda all'unificazione in un unico ministero dei restanti poteri, oggi dispersi in ben 6 ministeri, di direzione politica generale, coordinamento e di supporto tecnico scientifico alle aziende nazionali;

c) si riaffermi la funzione del Parlamento nella scelta delle priorità e nelle finalità degli investimenti.

L'ALTA BUROCRAZIA ed il governo dimostrano, però, di voler andare in direzione del tutto opposta sia respingendo ogni richiesta a favore degli Enti locali e delle aziende (tentando di non trasferire alle Regioni alcun potere concreto, come dimostrano gli schemi riguardanti i trasporti finora predisposti dal ministero).

Perciò, una reale inversione di tendenza nel settore si otterrà soltanto a condizione che si sviluppi ulteriormente il movimento di massa nel Paese ed un rapporto più vivo e continuo fra le assemblee elettive — in primo luogo le Regioni — i lavoratori, i cittadini, i consigli di quartiere, le grandi organizzazioni sindacali e di massa.

In questa direzione noi comunisti ricercheremo il massimo di collegamento ed iniziative unitarie con tutte le forze politiche che — anche all'interno del governo — hanno ribadito la necessità di profonde riforme.

I contenuti dei prossimi decreti delegati del governo per il passaggio delle funzioni e del personale statale alle Regioni saranno il primo banco di prova della effettiva volontà di rinnovamento che tali forze in più occasioni hanno espresso.

Per ciò che ci riguarda, continueremo a dare battaglia perché il settore dei trasporti e delle vie di comunicazione sia al servizio del lavoratore.

Giulio Bencini



Dall'isolamento della campagna si precipita nell'immobilismo del traffico urbano - Le aree metropolitane, punto-chiave per ogni soluzione integrale del problema dei trasporti

Una redditività che non si può misurare a livello d'impresa senza tradire lo scopo economico dell'azienda di trasporti

Due terzi della popolazione si è spostata nelle città per uscire dall'isolamento della campagna e realizzarvi, al tempo stesso, quei tipi di occupazione — industriale, amministrativa, professionale o terziaria — che promettono un aumento del tempo libero, una qualificazione nello impiego ed un lavoro non soltanto dal livello di retribuzione o dagli orari ma anche, in modo specifico, dalle attrezzature culturali e sociali della città.

Dall'analisi della realtà attuale risulta che questa aspirazione è stata tradita dalle forme di sviluppo del capitalismo: all'isolamento della campagna sta subentrando un nuovo tipo di isolamento dell'uomo in organismi urbani più difficili e costosi della stessa mobilità materiale degli individui.

I tecnici del traffico distinguono fra persone e merci, fra aree metropolitane e interconnessioni fra queste aree, sulla base delle diverse possibilità tecniche. Non vi è dubbio che la « media e lunga distanza » presenta le maggiori innovazioni tecniche nei mezzi di trasporto e, quindi, anche soluzioni più facili nella costruzione di superferrovie, autostrade, vettori aerei sicuri e porti moderni. Ma ogni « medio e lungo percorso » si conclude, necessariamente, dentro quei percorsi urbani, suburbani e metropolitani che sono la destinazione vera — in quanto residenza degli uomini — di qualsiasi tipo di trasporto in merci o persone.

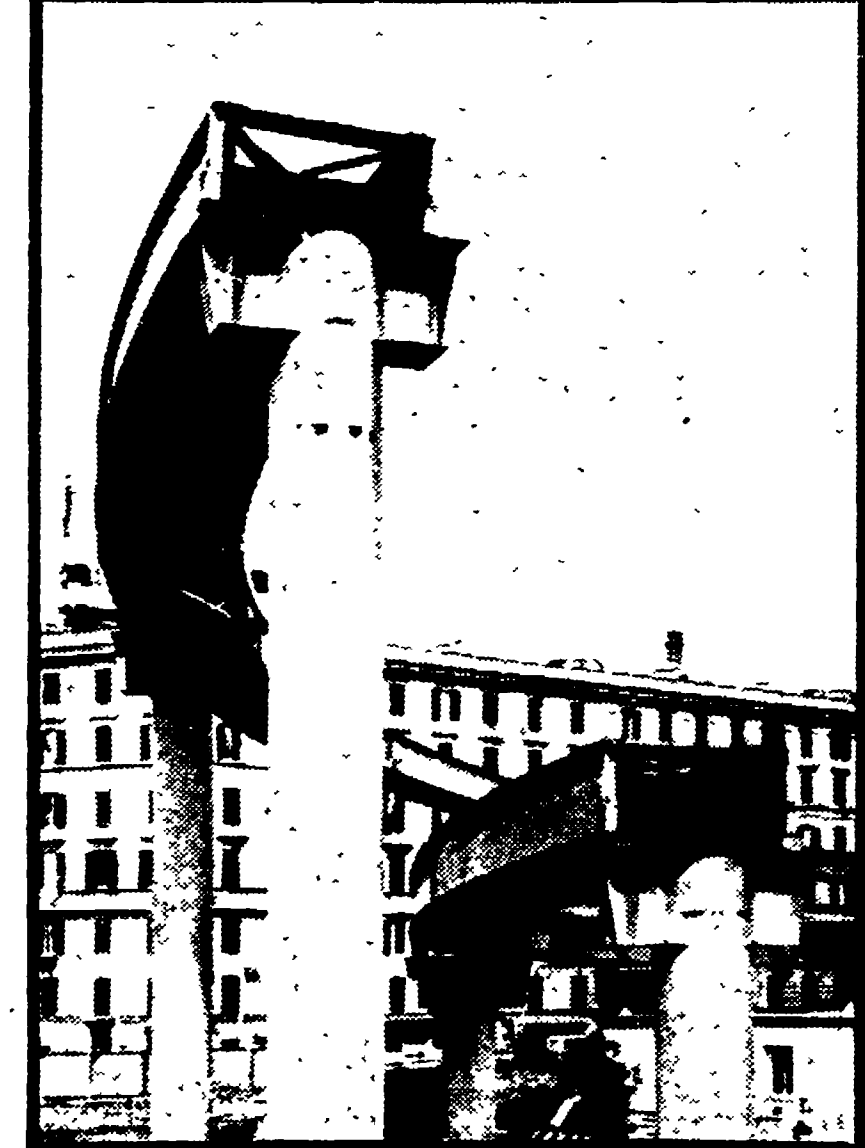
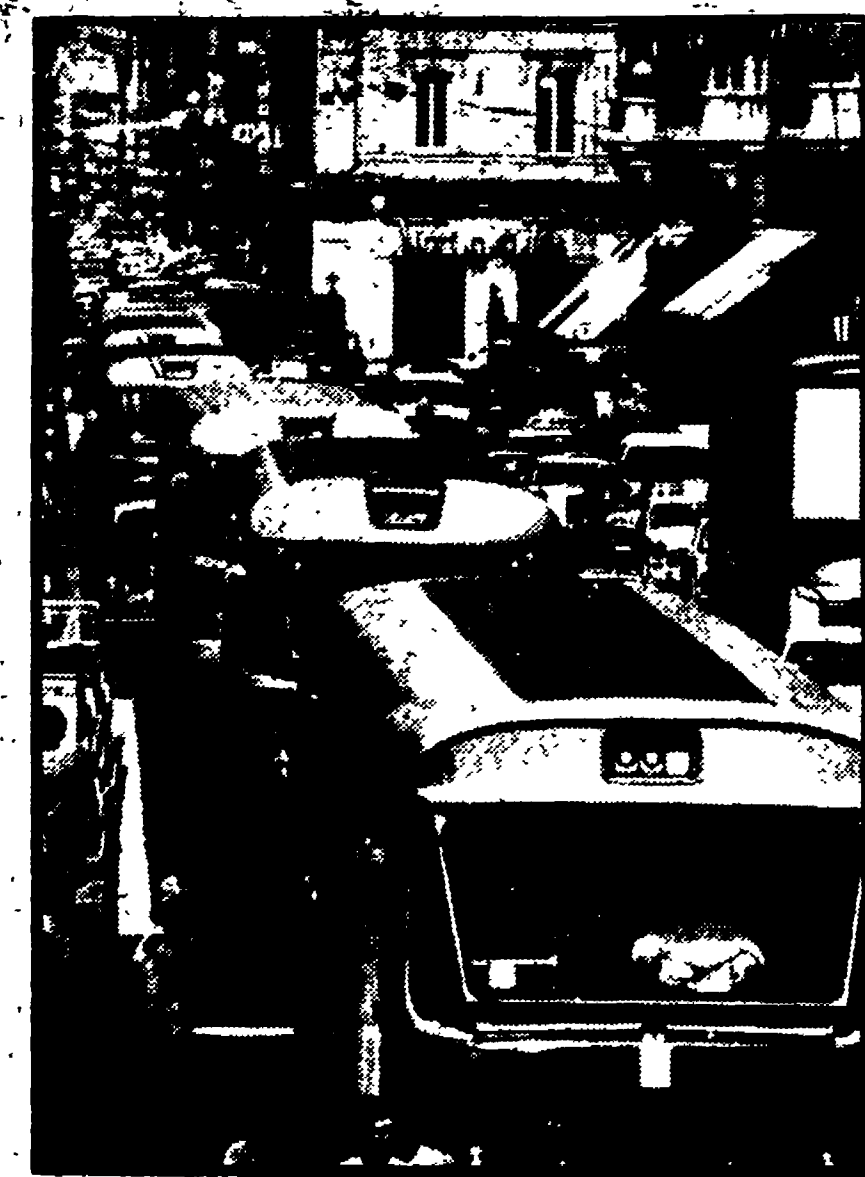
E' necessario quindi affrontare il problema della mobilità nel suo insieme, agendo sui tratti comuni essenziali. Solo a questo livello — sono possibili scelte politiche (e tecniche) non contraddittorie. Si prenda una misura particolare, come la detassazione dei carburanti e di ogni altro atto amministrativo riguardante il trasporto pubblico, come una delle vie per attuare la preferenza del mezzo pubblico: essa resta incomprensibile fino a che non si colloca la funzione del trasporto fra i servizi sociali, fino a che non si abbandonano i concetti dell'impresa privata e del mercato.

Oggi l'impresa pubblica comprende le Ferrovie statali e le tranvie municipalizzate, misurano la loro efficienza con i conti di cassa: per esse le ore di tempo e di fatica cui è costretto un lavoratore per godere non costituiscono una perdita economica, così come per qualsiasi altra azienda privata ciò che non ha influenza sui suoi conti non ha effetto economico. Nessuna fabbrica paga le ore di trasporto dei suoi operai come ore lavorative. L'economia della singola impresa ignora l'economia dei singoli e di quell'insieme

# PRIGIONIERI DELLA CITTA'

## Roma: due automobili per ogni bimbo che nasce

La capitale sarà la prima città a scoppiare per il traffico? - Un grande movimento è in corso per cambiare la tendenza in atto, liberare il centro dalle vetture private, potenziare il mezzo pubblico - Le proposte dei comunisti - E' possibile arrivare alla gratuità del trasporto collettivo



Un gigantesco ingorgo in una strada del centro di Roma: i mezzi pubblici sono prigionieri di un mare di auto. Ormai non rimane che il rimedio della chiusura del centro storico alle auto private, ma il Comune, invece di potenziare il servizio dei trasporti collettivi e collettivi, ha fatto il contrario: ha chiuso il centro storico, limitazione alla sosta delle auto nelle principali arterie per consentire la realizzazione di « metropolitane di superficie » da periferia a periferia.

« Una delle prime città a scoppiare per il traffico sarà Roma... » La previsione di Kenneth Galbraith, uno dei più noti consiglieri di Kennedy, è ancora valida? Purtroppo sì. Nulla, o perlomeno ben poco, si è fatto nella capitale italiana per vincere la battaglia del traffico. Nascono ogni mese a Roma 5.000 bambini e contemporaneamente vengono immesse sulle strade 10 mila nuove auto. Circolano più di un milione di vetture, una ogni tre abitanti. E' stato calcolato che se tutte le auto venissero parcheggiate nello stesso momento nel territorio comunale occuperebbero la metà della intera rete stradale. Dati che parlano da soli.

### Città-megalopoli

Perché si è giunti a tanto? L'insurbamento massiccio, caotico, di Roma in conseguenza della fuga dal Mezzogiorno e dello spopolamento delle campagne del Lazio e delle regioni vicine, la sfrenata speculazione edilizia, il condizionamento ai monopoli, il piano regolatore e una politica di centro-sinistra in Campidoglio ispirata alla città-megalopoli, un sempre più massiccio distacco dal resto della regione, la costruzione di grandi strutture viarie (532 miliardi previsti in dieci anni mentre le entrate del Comune, 150 miliardi annui, sono appena sufficienti per l'ordinaria amministrazione), l'emarginazione del servizio dei trasporti pubblici e collettivi; ecco alcune risposte.

La città, la sua gente, non accetta però passivamente questo stato di cose. Si è battuta e continuerà a battersi per rovesciare una situazione che, di giorno in giorno, si fa più drammatica. E' così che, grazie soprattutto ai comunisti, il problema dei trasporti e del traffico è diventato uno dei temi dello scontro sociale in atto nella capitale, come per l'occupazione, la casa, le scuole, il verde. La sanità, un tema che ha coinvolto i consigli comunali, provinciale e regionale, le circoscrizioni, i sindacati. Per i trasporti, a Roma, il 22 ottobre del 1970, CGIL, CISL e UIL hanno chiamato allo sciopero generale. E, ora, si annuncia la ripresa della lotta.

I punti di forza che il movimento popolare porta avanti per un netto cambiamento della politica dei trasporti sono chiari, ormai sono diventate delle parole d'ordine: chiusura del centro storico, limitazione alla sosta delle auto nelle principali arterie per consentire la realizzazione di « metropolitane di superficie » da periferia a periferia.

feria attraverso il centro, potenziamento delle aziende di trasporto pubblico, miglioramento della rete ferroviaria collegando i centri con gli altri centri della regione, costruzione di una rete metropolitana in funzione di un equilibrato sviluppo economico e urbanistico regionale, creazione di una azienda pubblica dei trasporti nel Lazio non rinnovando le concessioni ai ras delle autolinee, una nuova politica tariffaria.

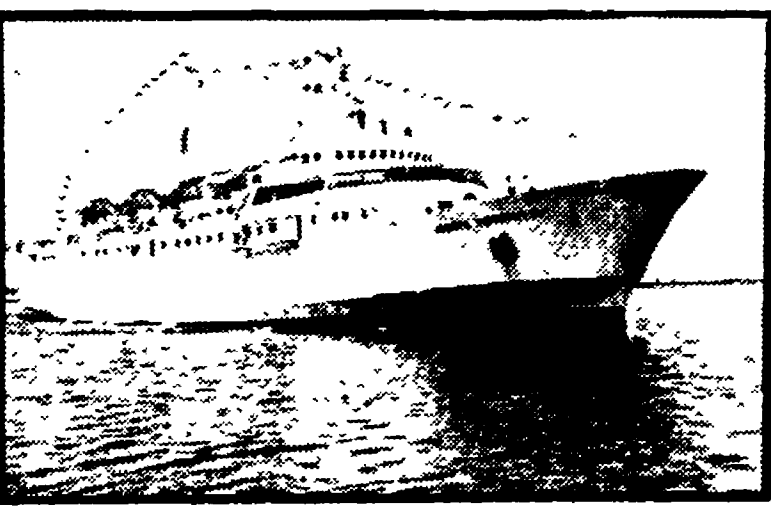
Sul piano del principio gli altri partiti (DC e PSD) e la Giunta comunale sono stati costretti ad accettare le proposte avanzate dai comunisti, simili nella sostanza a quelle dei sindacati. Certo non basta dirsi d'accordo e poi operare come nel passato.

Ma il doverosi pronunciarsi a favore della limitazione del traffico nel centro, e prendere in considerazione la proposta della gratuità del servizio in alcune ore della giornata, è già una dimostrazione, una testimonianza, non solo della validità delle proposte comuniste, ma della breccia che esse hanno fatto fra i lavoratori e la popolazione. Anche sul piano concreto qualcosa si è strappato, come l'assunzione di personale nelle aziende pubbliche (dove le ore di straordinario erano diventate regola), l'acquisto di 1.000 autobus, il varo di alcuni itinerari preferenziali per i mezzi pubblici, isole pedonali, una ripresa della vigilanza per le soste abusive, un aumento dell'organico dei vigili urbani. E' poco, certo. Per questo occorre che la lotta proseguisca.

### Proposte del PCI

I comunisti hanno proposto che sui mezzi pubblici non si paghi biglietto sino alle 8 del mattino e sino alle 18 del pomeriggio e che siano istituite delle tessere del costo di 1.000 lire per ogni linea. La stessa ATAC ha fatto i conti: il bilancio dell'azienda registrerebbe un aggravio di circa due miliardi. Ma nella cifra non si tiene conto dell'aumento naturale dei passeggeri che si avrebbero nelle ore successive, in quelle del « ritorno ». Un aumento che per la azienda pubblica è indispensabile perché, ora l'emorragia degli utenti è costante. Ma non si può continuare a ragionare dei trasporti facendo riferimento solo alla moneta. Vanno messe in conto soprattutto le conseguenze del caos del traffico: a Roma, è stato ancora calcolato, i tumori sono in aumento nel centro storico, proprio là dove il traffico è più intenso.

**LINEE MARITTIME DELL'ADRIATICO S. P. A.**  
Roma - Via del Nuoto 11 - Telex 62034 Limara - Tel. 3278161  
ANCONA - STAZ. MARITT. - Tel 24850 - 53750 - 31720  
Telex 56022 Limaranc. Teleg. Limara



Traghetti Italia-Jugoslavia

#### TINTORETTO

Ancona/Dubrovnik/Ancona 2 volte la settimana.  
Bari/Dubrovnik/Ancona 4 volte la settimana.

#### TIZIANO

Pescara / Spalato / Pescara dal 1. maggio al 1. ottobre (tutti i giorni escluso il lunedì).

Crociere in Adriatico con motonavi « Gentile da Fabriano » e « Andrea Mantegna » fra i porti di Rimini - Ravenna - Venezia - Trieste - Abbazia - Pola - Lussino - Zara - Sebenico - Spalato - Gravosa - Cattaro - Ancona.

MOTONAVE « JACOPO TINTORETTO »

PRENOTAZIONI ED INFORMAZIONI PRESSO TUTTE LE PRINCIPALI AGENZIE DI VIAGGIO

## LA FRECCIA FIORENTINA

Quando, più di dieci anni fa, alcuni autotrasportatori e scaricatori fiorentini si unirono per formare un gruppo specializzato nei traslochi, la loro attività era molto limitata. Oggi di strada ne hanno fatta: « La Freccia Fiorentina » costituisce una delle più note e delle più attrezzate organizzazioni che operano nel campo dei traslochi non solo a Firenze, ma su scala regionale. La società ha due sedi (a Firenze, la sede centrale, in piazza Giorgini 10-r, telefono 4701; e a Prato, una succursale, in piazza del Collegio 4-b, tel 28057) e un parco macchine attrezzatissimo per compiere traslochi di qualsiasi genere: appartamenti, magazzini.



Montaggio • Imballaggio • Massime Garanzie • Mezzi Propri  
FIRENZE - P.zza Giovanni Battista Goupi, 10 - Tel. 470.041  
PRATO - P.zza del Collegio N. 4/B - Telefono N. 280.57

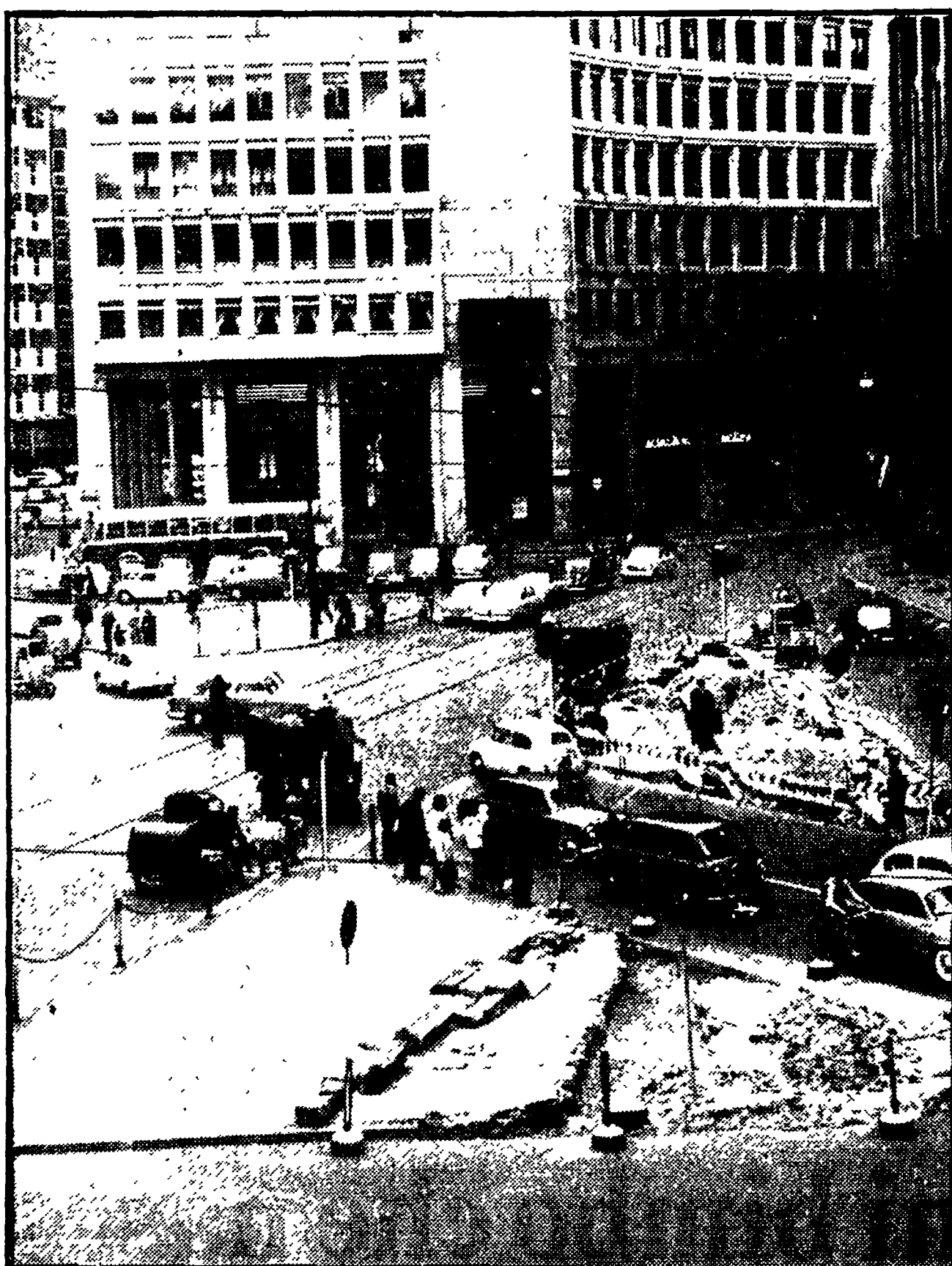
Da lavoratori sconosciuti a membri di una organizzazione apprezzata e nota, questo potrebbe essere lo slogan di coloro che formano « La Freccia Fiorentina ». Oggi, infatti, a Firenze, la sede centrale, in piazza Giorgini 10-r, telefono 4701; e a Prato, una succursale, in piazza del Collegio 4-b, tel 28057) e un parco macchine attrezzatissimo per compiere traslochi di qualsiasi genere: appartamenti, magazzini.

Da lavoratori sconosciuti a membri di una organizzazione apprezzata e nota, questo potrebbe essere lo slogan di coloro che formano « La Freccia Fiorentina ». Oggi, infatti, a Firenze, la sede centrale, in piazza Giorgini 10-r, telefono 4701; e a Prato, una succursale, in piazza del Collegio 4-b, tel 28057) e un parco macchine attrezzatissimo per compiere traslochi di qualsiasi genere: appartamenti, magazzini.



# Lombardia: no ai pendolari a vita

Mobilizzazione di massa per la gestione pubblica di tutti i trasporti collettivi - La funzione della Regione per una nuova politica urbanistica che tenga conto delle esigenze delle province



Una foto di dieci anni fa: il processo di distruzione del centro storico e la sua trasformazione in centro direzionale è in fase avanzata. Siamo in piazza S. Babila, a due passi dal Duomo. Qui la metropolitana ha la sua stazione centrale, quella dalla quale viene diretto tutto il traffico in sotterranea. Centinaia di miliardi sono stati spesi per il metrò in centro: le aree sono salite alle stelle; le vecchie case sono state abbattute e gli inquilini cacciati in estrema periferia. Nei nuovi palazzi sono entrati affittuari milionari (uffici di ogni genere, direzioni di ditte importanti, ecc.).

MILANO. Aprile. La società MM, costruttrice della metropolitana, sta predisponendo quanto necessario per scavare altri due chilometri di galleria in pieno centro. Investimento previsto 20 miliardi (esclusi i costi del finanziamento). Il tutto in contrapposizione con una delibera del Consiglio comunale che aveva posto questi due chilometri di metropolitana in centro all'ultimo posto nella scala delle priorità, dopo altri prolungamenti che avrebbero dovuto collegare Milano con punti nevralgici (nodi ferroviari e autostrade) esterni al territorio comunale, dove arrivano in buona parte gli oltre 500 mila pendolari che ogni mattina entrano in Milano per lavoro.

La MM è di proprietà del Comune ma è nelle mani della destra DC e del socialdemocratico: tanto basta per immobilizzare la Giunta di centro sinistra e lasciar fare agli amministratori della MM scelte che contrastano con la linea ufficiale del Comune in materia di pubblico trasporto in generale e di collegamenti metropolitani in particolare.

## Il dramma dei pendolari

Intanto i cittadini milanesi dell'estrema periferia fanno manifestazioni e petizioni per protestare contro il peggioramento del trasporto pubblico, per il diradamento delle corse e il taglio delle linee. L'introduzione della tariffa oraria - a Milano sui mezzi dell'ATM si pagano 70 lire per un'ora di viaggio, qualunque sia il numero di linee usate - ha provocato un aumento della domanda di trasporto; ma l'ATM non riceve dal Comune finanziamenti adeguati e il servizio viene compresso anziché sviluppato.

Nelle zone del Milanese e della Lombardia da dove partono i pendolari - studenti, operai, impiegati, per i quali la giornata incomincia due, tre ore prima del suono della

sirena - si susseguono clamorose manifestazioni di protesta, assemblee, convegni. Sono pendolari della Brianza, del Bergamasco, del Pavese, del Lodigiano, del Magentino, del Bresciano che si ribellano ad una situazione inumana di cui hanno compreso i meccanismi di fondo e individuano quindi le cause e le responsabilità.

## Nuova politica urbanistica

Quel che impressiona, infatti, assistendo ai convegni dei pendolari o leggendo i documenti conclusivi delle loro assemblee è la rapida maturazione avvenuta in loro in questi ultimi anni, maturazione che consente ai pendolari di porre contemporaneamente il doppio problema da un lato del miglioramento del pubblico trasporto e dall'altro quello di una politica urbanistica che organizzi il territorio in modo radicalmente diverso, bloccando i meccanismi che sinora hanno fatto di Milano l'area privilegiata dalla quale le grandi concentrazioni finanziarie esercitano il loro potere sfruttando il territorio circostante abbassato al rango di casalinga colonia dalla quale pompare mano d'opera, da ributtare a sera nei comuni dormitorio della provincia e della regione.

A S. Angelo Lodigiano, presenti alcuni parlamentari e un ministro, centinaia di rappresentanti di studenti e lavoratori pendolari del Lodigiano e del Pavese hanno tenuto un convegno che è arrivato a conclusioni davvero clamorose.

Indicazioni precise per scelte diverse nel settore dei trasporti: revoca delle concessioni ai privati per la gestione delle autolinee, gestione unica e pubblica di tutto il sistema dei trasporti da organizzarsi mediante consorzi di Comuni con il coordinamento della Regione; modifica dei piani di investimento delle Ferrovie dello Stato impiegando parte dei fondi previsti

per il potenziamento dei trasporti regionali; uso di tipo nuovo delle autostrade apprende determinati tratti (per esempio il tratto Piacenza-Milano dell'Autostrada del Sole) al traffico senza pedaggio.

Ma obiettivo preciso anche per quanto riguarda l'organizzazione del territorio. « Non vogliamo fare i pendolari a vita », hanno detto numerosi viaggiatori delle autolinee e delle Ferrovie dello Stato nei loro interventi. Una frase che da sola suona condanna alla politica urbanistica fatta sinora, e dà una precisa indicazione per il futuro. Non è più tollerabile che pochi punti della Lombardia, in primo luogo Milano, siano privilegiati agli effetti degli insediamenti produttivi e terziari e che tutto il resto del territorio venga abbandonato alla degradata funzione di dormitorio e serbatoio di mano d'opera. Di qui la richiesta, avanzata con puntigliosa insistenza, che la Regione esca dalle affermazioni vaghe di tipo avveniristico per prendere di petto la realtà, approntando un programma di sviluppo economico che porti ad uno sviluppo equilibrato delle varie province e delle varie plaghe all'interno delle province.

Il richiamo alla Regione, ogni volta che si discute di trasporti, è divenuto d'obbligo. Troppi problemi sono stati rinviati negli ultimi vent'anni. La gestione unica dei trasporti collettivi, la pubblicizzazione delle Ferrovie Nord, il recupero delle Ferrovie dello Stato come strumento prezioso al servizio del traffico locale e delle stesse grandi città, la costruzione di metropolitane progettate nella regione e non usate per potenziare la funzione direzionale di Milano (oltre tutto con l'effetto di esaltare in modo macroscopico il valore delle aree); sono altrettanti motivi di lotta per i quali si sono mobilitati, negli anni, migliaia e migliaia di cittadini, di lavoratori, di pendolari, di Consigli comunali.

r. b.

## Cooperative trasporti di Firenze TRASPORTI RAPIDI

La «Cooperativa Trasporti Rapidi» ha una specializzazione particolare nei traslochi di officine meccaniche di ogni genere e nel trasporto di macchinari in qualsiasi parte dell'Europa. Sorta una decina di anni fa ha oggi una attrezzatura d'avanguardia nel settore dei trasporti e soprattutto una esperienza invidiabile.

Riguardo all'attrezzatura c'è da segnalare un parco

macchine munito di strumenti modernissimi, di camion fra i più rapidi, di autogrù molto potenti che permettono di facilitare le operazioni di carico e scarico per il trasporto anche dei macchinari più pesanti.

Un'altra attività di rilievo della «Cooperativa Trasporti Rapidi» è costituita dal facchinaggio in genere. Questo settore di attività opera per le Ferrovie dello Stato e per le azien-

de ed i complessi privati di tutta la Toscana. Anche questa branca è dotata di tutti gli strumenti e di tutti i macchinari più moderni e validi, oltre che di una grande esperienza.

E' da questo bagaglio accumulato dai soci in anni di intensa ed assidua attività che deriva la fama e la stima che la «Cooperativa Trasporti Rapidi» gode oggi a Firenze ed in Toscana.

## TRASLOCHI DALMAZIA

La «Traslochi Dalmazia» è sorta una decina di anni fa, da un raggruppamento di facchini e autotrasportatori. Essa ha oggi una rinomata organizzazione nel campo dei trasporti di macchinari di tutti i generi ed una specializzazione tutta particolare nello spostamento e nel trasporto dei casseroi. Il campo di attività abbraccia tutta l'Italia, estendendosi anche ai paesi del MEC e ad alcuni paesi socialisti co-

me la Romania e la Cecoslovacchia.

L'attrezzatura di cui dispone la mette all'avanguardia nei trasporti pesanti (dispono fra l'altro di autogrù che possono sollevare fino a 50 quintali), nei trasporti di materiali speciali (molti automezzi della «Dalmazia» sono dotati di containers) e per la rimozione, il trasporto e la sistemazione di casseroi. In questo ultimo campo la «Dalmazia» ha, come si è detto,

in particolare specializzazione: i mezzi di cui dispone sono validi non solo per il trasporto esterno, ma anche per la rimozione interna di casseroi pesanti (possiamo attraversare con un cassero anche impianti di maionica, senza rovinare niente, dicono i dirigenti della «Dalmazia»).

Come si vede, la «Dalmazia» offre una organizzazione completa e garantita per ogni tipo di trasporto.

## RADIO TAXI

La «Cooperativa Radio Taxi» è poco più di un anno. Essa è sorta nel febbraio del 1970 per adeguare il servizio alle sempre crescenti necessità dei cittadini. L'iniziativa, cui aderiscono oggi 150 tassisti e che copre una media di più di 1.500 corse giornaliere, s'inquadra nelle iniziative tese a far svolgere al taxi un ruolo di servizio di trasporto pubblico.

Certo è che il radio taxi è di grande utilità per il cittadino, pur recando notevoli vantaggi anche ai tassisti. Le chiamate alla Cooperativa (tel. 495.252) vengono raccolte da un centralino in funzione 24 ore su 24; quindi, vengono smistate, via radio, alle auto le quali rispondono secondo il tempo che impiegano a raggiungere il punto di chiamata. Il tempo viene poi comunicato al cit-

tadino bisognoso del servizio. Il tassista proprio al momento in cui si sale sul taxi, mentre viene fatta pagare una quota fissa per rimborsare le spese del servizio ricevuto. E' chiaro che questo sistema comporta una serie di vantaggi enormi per il cittadino che ha bisogno del taxi.

Tuttavia mentre da parte della categoria c'è uno sforzo notevole per adeguarsi alle esigenze che comporta il taxi inteso come servizio pubblico, da parte del Comune e degli Enti preposti non si fa niente in questo senso. Una serie di rivendicazioni, rimaste a lungo inascoltate, hanno costretto i tassisti fiorentini a scendere in sciopero poco tempo fa. Essi chiedevano una serie di agevolazioni (rimborso di una parte della benzina, riduzione della tassa

governativa sulle auto nuove, abolizione del pagamento del suolo pubblico e del canone per il telefono nelle stazioni di taxi) che potessero permettere loro di rientrare meglio nella tariffa che è «politica», cioè stabilita dal potere pubblico.

In questo senso, va anche la richiesta di riduzione del canone sui radio-taxi che viene tuttora corrisposta come se i tassisti fossero dei privati cittadini. Ma il Comune di Firenze è sordo a queste richieste (per esempio, a differenza delle altre città, a Firenze non può esser fatta la pubblicità sui taxi) ed insensibile alle iniziative associazionistiche - come è il caso della «Cooperativa Radio-Taxi» - fatte dalla categoria per far diventare il taxi un mezzo pubblico.

## TRASPORTI ECCEZIONALI E SICUREZZA PER TUTTI

Questo è l'impegno dell'ENEL, che si trova costantemente innanzi a problemi di trasporto che richiedono tecniche avanzate e ardite, condizionate però da severe norme di sicurezza

### Un tratto autostradale Milano-Torino percorso contromano

E' giunto alla Centrale Termoelettrica di Turbigo Levante dell'Enel lo statore per l'alternatore della potenza di 390 MVA e del peso di 225 tonnellate.

Il trasporto dello statore è stato realizzato, su percorso completamente stradale, per circa 50 km. La possibilità di usare carri ferroviari era stata in precedenza scartata a causa dell'insufficiente armamento della linea ferroviaria Nord Milano.

Sebbene il percorso compiuto sia relativamente breve, si sono incontrate numerose difficoltà. Tra l'altro, è stato necessario percorrere il tronco auto-stradale Casello di Milano Ghisolfi-Casello di Arluno, occupando due delle tre corsie destinate al traffico proveniente da Torino, percorrendole in senso opposto, a velocità ridotta e per circa 2 ore. Tali corsie sono state ritenute infatti le uniche adatte a sopportare un tale carico.

Opportuni e frequenti tabelloni installati lungo l'autostrada e volantini di preavviso distribuiti ad ogni casello, hanno segnalato l'eccezionale trasporto.

L'autostrada è stata percorsa in orario di traffico limitato e l'intervento di pattuglie della polizia stradale, ha contribuito affinché il trasporto avvenisse regolarmente e senza comportare disagi per le macchine provenienti da Torino.

### Trasporto di due sorgenti radioattive dagli USA in Italia

Si è concluso alla Centrale elettronucleare ENEL di Trino Vercellese il trasporto, dall'America, di due sorgenti neutroniche primarie di polonio 210 e berillio dell'attività complessiva di 460 curie.

Le due sorgenti neutroniche hanno la forma di barrette cor guaina di acciaio e sono trasportate in un contenitore di fabbricazione americana del peso di circa 6.300 kg.

L'Alitalia ha dovuto stipulare una speciale assicurazione contro i rischi di perdita o avaria della merce da trasportare il cui valore è di 51.500 \$ USA per le due sorgenti neutroniche e di 17.500 \$ USA per il contenitore. Prima dell'effettuazione del trasporto è stata ottenuta la convalida del progetto del contenitore da parte delle Autorità americane e di quelle italiane (USAEC e CNEN).

Per quanto riguarda il trasporto stradale è stato ottenuto il prescritto attestato di sicurezza al trasporto stesso, fornendo un dettagliato progetto di calcolo degli ammassaggi del contenitore.

Il trasporto si è svolto in tre fasi successive: da Pittsburg a New York a Milano Malpensa per via aerea, e da Milano Malpensa alla Centrale di Trino Vercellese con un automezzo appositamente attrezzato.

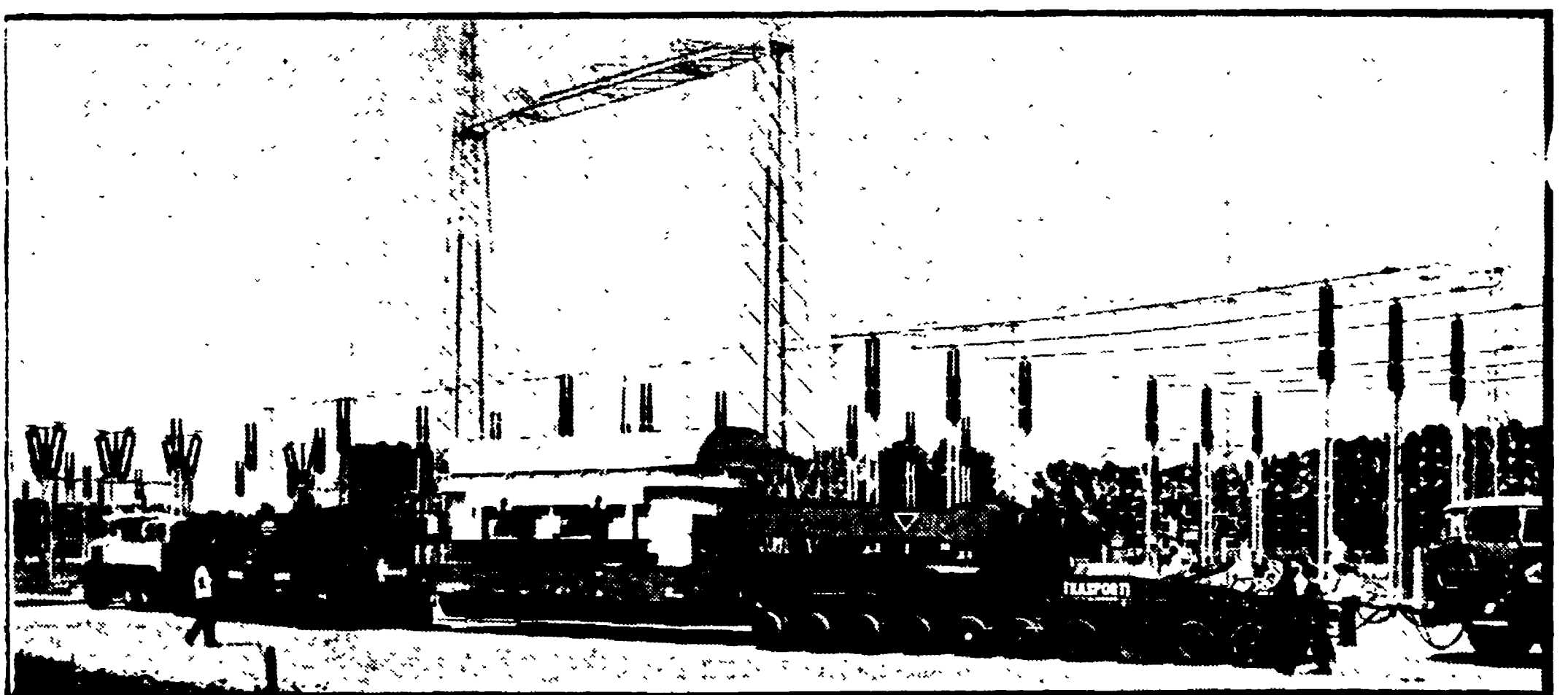


### Il «mulo dell'aria» nelle opere di elettrificazione



L'elicottero va assumendo, in ogni settore industriale, una sempre più grande importanza. L'ENEL ha provveduto, dal canto suo, alla sperimentazione del mezzo aereo in svariati lavori di elettrificazione. I risultati maggiormente significativi sono rappresentati dalla notevole economicità del lavoro riferita soprattutto ai tempi di montaggio di tralicci o pali per linee elettriche.

### Una moderna «scolopendra» per trasporti eccezionali



E' necessario un speciale carrello su molteplici coppie di ruote per il trasporto di un autotrasformatore del peso di 190 tonnellate. L'autotrasformatore, della potenza di 400 MVA, è stato installato nella nuova sezione 380-220 kV della Stazione elettrica ENEL di Rondissone (Torino) che ha funzionato finora come stazione di smistamento per elettrodotti a 220 kV. Nelle condizioni di esercizio il peso complessivo dell'autotrasformatore rag giungerà le 263 tonnellate.



# Nasce a Firenze l'alleanza per la riforma dei trasporti

### Il primo convegno dei lavoratori del settore - Un modo nuovo di affrontare la situazione regionale

**FIRENZE, 8 aprile.** Il 17 aprile si riunirà il primo convegno dei lavoratori dell'autotrasporto organizzati in diversi sindacati aderenti alla CGIL. Entro aprile si riunirà un convegno regionale di composizione analoga. Da quell'articolazione sulla base delle categorie, che rimane il punto di partenza della sindacalizzazione dei lavoratori del trasporto, si risale lentamente verso un coordinamento, verso la elaborazione di una politica unitaria. Ciò corrisponde non solo alla esigenza del sindacato, che oggi unisce allo impegno contrattuale di categoria l'impegno generale per le riforme, ma anche all'evolversi di una situazione nella quale l'interesse delle categorie è sempre più direttamente condizionato dalla politica generale dei trasporti.

La situazione qui sembra fatta apposta per smettere che il problema della congestione del traffico è solo un portato della megalopoli, della grande area urbanizzata. Il capoluogo della regione, tutto sommato, è ancora una città di media estensione, caratterizzata da un'urbanistica che è intensiva in relazione alle sue peculiarità storico-culturali o topografiche, ma non a confronto delle concentrazioni di Roma e Milano. Eppure il problema dei trasporti presenta gli stessi indici di drammaticità, investendo i collegamenti fra il capoluogo e la fitta corona di città vicine, nonché le grandi direttrici lungo la valle dell'Arno, a est come ad ovest, verso Prato, Pistoia e Viareggio. Il problema dei trasporti presenta aspetti unitari regionali — di programmazione e di gestione — come pure si collega all'esigenza di scelte politiche generali, di

Quindi i sindacati hanno fatto delle loro scelte vertenze con le rappresentanze politiche. Le richieste avanzate unitariamente alla giunta comunale sono 1) preferenza al mezzo pubblico; 2) biglietto unico di 100 lire; 3) istituzione del tesserino valido 5 giorni per i lavoratori che fanno la settimana corta; 4) ore di passaggio gratuito per i viaggi degli operai e degli studenti; 5) zona blu al centro assistita da parcheggi periferici ma contemporaneo divieto di costruire parcheggi sotterranei al centro.

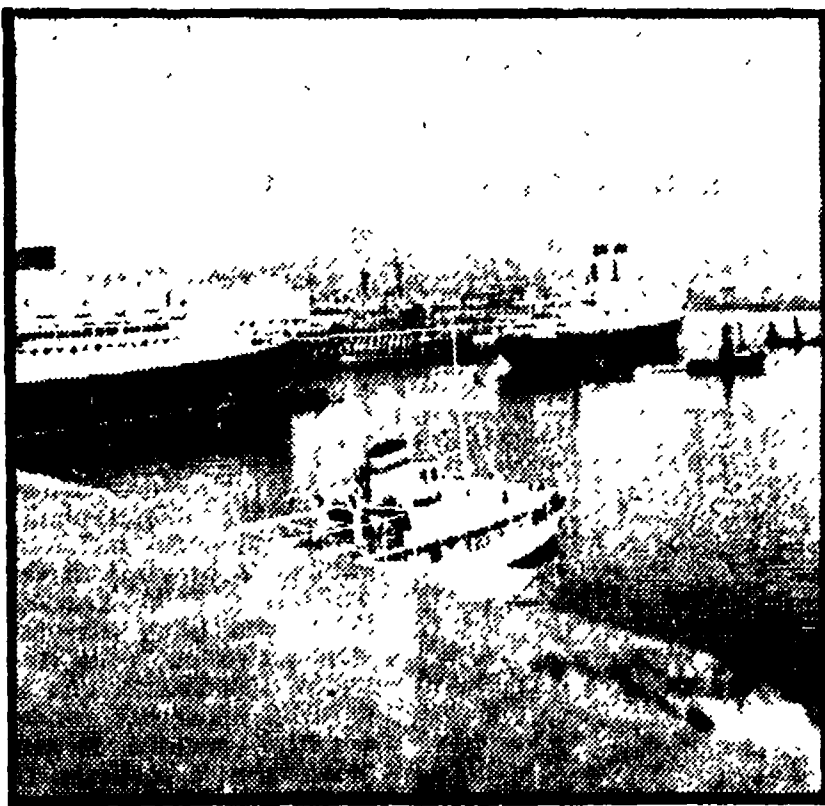
La richiesta principale, tuttavia, è quella di costituire un'azienda consorziale che assuma la gestione dei trasporti al livello del comprensorio. A Firenze lavorano, ormai, decine di migliaia di persone che non possono nemmeno aspirare ad avere un'abitazione nella città. Oltre a ciò vi sono sempre più intense relazioni di tipo culturale e sociale oggi ostacolate proprio dalla difficoltà — perdite di tempo, mancanza di servizi, scarsezza di mezzi — di trasferirsi su distanze di 20 o 30 chilometri.

Certo, i contatti finora non sono andati al di là dei comuni della cintura di Firenze. Ulteriori progressi si attendono da uno studio regionale del problema che valorizzi quelle intense relazioni interne alla regione che attualmente sono incolorate parte su scomodi servizi ferroviari e parte sulle concessionarie SITA e Lazzi. La continuità del suo urbano lungo le valli richiede, ormai, una continuità ed unitarietà della rete di trasporti; le relazioni strette fra centri abitati dell'interno e litorale, fra capoluoghi e zone moni-

ne, hanno una loro possibilità di valorizzazione (non indifferente anche ai fini di uno sviluppo economico diffuso, che scoraggi la ulteriore concentrazione) proprio nella unificazione del sistema regionale di trasporti. Il Consorzio comprensoriale è oggi un gradino da salire in tale direzione.

Muovendosi su questi problemi i sindacati vanno individuando anche ciò che può unire i lavoratori dipendenti dalle aziende di trasporto ai trasportatori individuali. Oggi i piccoli trasportatori tendono ad unirsi — rammentiamo le cooperative della «Freccia» e la CAF — in modo da presentarsi organizzati nelle rivendicazioni ma anche per ottenere che l'impresa autogestita abbia un proprio posto a fianco dello stesso sistema del trasporto pubblico. La forma cooperativa, tenendo la molteplicità di iniziative individuali che si sono andate affermando nel settore, non si limita più a perseguire scopi di difesa e valorizzazione del lavoro autonomo ma costituisce anche una precisa proposta di integrazione del trasporto pubblico con forme d'impresa flessibili. Il requisito essenziale — la mancanza di fini di lucro e, quindi, la possibilità di collaborazione — c'è affinché si giunga ad una mobilitazione unitaria, all'incontro degli interessi dei lavoratori dipendenti, lavoratori autonomi ed utenti dell'autotrasporto con l'attuale blocco di forze speculative che dettano la politica attuale che sta alla base dell'insufficienza e del caos dei mezzi di trasporto.

# Il porto di Napoli si veste di nuovo



Un'immagine del porto di Napoli

In merito alle prospettive di sviluppo del porto di Napoli il presidente dell'E.A.P. arch. Raimondo Rivieccio ci ha rilasciato la seguente dichiarazione.

«Anche nel 1970 il traffico del porto di Napoli ha superato largamente i 17 milioni di tonnellate di merci e i due milioni di passeggeri. Il 1970, nel complesso, corrisponde pienamente al ruolo che la posizione geografica, assegna a Napoli: un tramite del rapporto fra un territorio in fase di espansione industriale, quale è il mezzogiorno, e il resto del mondo. E corrisponde altresì agli sforzi di potenziamento della struttura, dei servizi e delle attrezzature del nostro porto.

Attualmente nel porto di Napoli è in via di completamento la cura dell'Ente autonomo del porto e del Genio Civile marittimo, un vasto programma di ammodernamento e di espansione delle strutture delle darsene e dei moli, di prolungamento e ampliamento delle dighe, di escavazione dei fondali. Per l'attuazione

## Intervista con il presidente dell'EAP Verrà installata un'«isola» per l'attracco delle grandi petroliere

di questi piani — che prevedono anche la costruzione di una stazione marittima sussidiaria — è prevista una spesa di 12 miliardi, già stanziati nel quadro della legge nazionale per i porti. La maggioranza dei lavori programmati è già terminata: restano alcune opere, già in fase di realizzazione e alcuni progetti per i quali, definita da tempo la fase di studio, si attende l'appalto.

L'E.A.P. sta, inoltre, completando un programma di sviluppo delle attrezzature meccaniche a servizio del movimento portuale, con finanziamenti della cassa per il Mezzogiorno. E' previsto l'acquisto di 30 nuove gru, di portata variabile da 1,5 a 30 tonni, di una gru galleggiante da 200 tonni, di una gru per contenitori da 40 tonni, di nuovi carrelli sollevatori, mac-

Il costante aumento del traffico marittimo (in venti anni se ne prevede il raddoppio) e la rapida evoluzione delle tecniche di trasporto navale e di maneggio delle merci richiedono l'ammodernamento delle strutture portuali e la messa in funzione di nuove darsene, banchine, attratture. Il nuovo assetto proposto per lo scalo si armonizza pienamente con gli altri piani urbanistici elaborati per la città e la regione e tiene conto del piano di coordinamento territoriale campano.

Infine, per la gestione e la amministrazione dello scalo si stanno approntando nuovi strumenti giuridici: il 30 giugno 1971 scade infatti la legge istitutiva dell'Ente Autonomo del Porto. A cura del ministero della Marina Mercantile e attraverso il Contributo e la consultazione degli enti, uffici e organismi locali interessati, in primo luogo ovviamente, dell'Ente Porto, si sta definendo una proposta di legge per dar vita ad un organismo consortile.

# Da Ancona le navi per le vacanze



NELLA FOTO: l'ammiraglio Michele Cimaglia dà il benvenuto alla signora Liliana Bonichini di Modena, prima passeggera della motonave traghetto «Tiziano», entrata recentemente in navigazione

L'ultima nata delle Linee Marittime dell'Adriatico è la motonave-traghetto «Tiziano», una bella unità, completamente automatizzata, im-

prontata ai più moderni criteri di ingegneria navale in fatto di velocità, sicurezza, comodità per i passeggeri. Può trasportare 900 persone e 100 auto. Il «Tiziano», entrato in funzione nella prima metà di marzo, svolge per il momento servizio sugli itinerari: Ancona-Zara, Ancona-Dubrovnik-Gravosa e Bari-Ancona. Dal 1. maggio sino al 1. ottobre compirà la Pescara-Spalato-Pescara 6 volte la settimana. Oltre le due navi tratte dalla Linea Marittime dell'Adriatico annoverano le m/n «Gentile da Fabriano» ed «Andrea Mantegna». Quest'ultime sono le elicotteri dell'Adriatico: soprattutto nel periodo estivo permettono — grazie ad un ben congegnato programma di crociere biset-

## Più intensi i contatti fra le due rive dell'Adriatico - Fortunato sviluppo delle Linee Marittime dell'Adriatico

tonali e settimanali — l'apporto in tutti i maggiori porti dell'Adriatico compresi quelli di vasta risonanza turistica: Ancona, Trieste, Fiume, Spalato, Venezia, Abbazia, Zara, Rimini, ecc.

Quelle delle Linee Marittime dell'Adriatico sono le navi delle vacanze, pertanto le navi dei giorni felici, delle comitive spensierate: alimentano il buon umore dei passeggeri, i comfort di bordo (una cucina da buongustai, la piscina; il servizio bar, le musiche, l'aria condizionata in tutti i locali, l'assistenza hostess, eccetera). Gli orari dei servizi sono stati studiati per permettere brevi escursioni in Adriatico: valgono bene le modiche tariffe delle «Linee» — oltretutto funzionano a bordo fornitissimi negozi di fiducia — lo spettacolo di

un arrivo via mare a Venezia o un arrivo incomparrabile delle isole dalmate dalle acque mirabilmente terse.

Agli automobilisti stanchi dopo ore ed ore di guida le navi traghetto danno la possibilità di riposarsi una notte e di riprendere in viaggio in auto la mattina presto.

Navi soprattutto ma non soltanto turistiche, si sviluppano, infatti, i rapporti commerciali, culturali, sportivi fra le due sponde. E' di fibra sempre più solida il legame fra le coste italiane e l'entroterra dell'Adriatico (i gemellaggi di una città con un'altra di Ancona e Spalato ad esempio — ne sono il simbolo). Ebbene, le navi delle Linee Marittime dell'Adriatico si sono rivelate gli strumenti indispensabili di questo spirito di amicizia e di collaborazione fra due popoli.

Ore confortevoli e distese a bordo: sulle navi delle «Linee» non è uno slogan pubblicitario, ma una piacevole realtà. Non a caso questa Società ha ricevuto il primo premio cortesia e qualità 1970 fra tutte le compagnie di navigazione. E non a caso conosce un incremento continuo di passeggeri. Qui scopriamo una altra importante funzione delle Linee Marittime dell'Adriatico: la loro attività hanno impresso un'accentuata vitalizzazione a taluni porti dell'Adriatico: si pensi che dalle poche migliaia di qualche anno addietro il traffico passeggeri nel porto di Ancona l'anno scorso ha raggiunto le 180 mila unità.

L'ammiraglio Michele Cimaglia, direttore della Società, da buon conversatore inframorza i suoi discorsi di simpatie e immagini: «Tramite le nostre navi i porti dell'Adriatico — Ancona, Pescara, Bari soprattutto — sono diventati i caselli di un'ideale autostrada internazionale». Ha perfettamente ragione.

# Anni '70: nuove frontiere per le ferrovie italiane

## Il rilancio del treno

Il rilancio del treno di cui oggi tanto si parla nasce da una esigenza che è fatta in cui tutte le attività di trasporto sono alla ricerca di nuovi equilibri per rispondere all'evoluzione della domanda di trasporto. La struttura del mercato dei trasporti va rapidamente mutando e la stessa espansione della motorizzazione privata ha raggiunto un punto critico, che non potrà essere superato senza il concorso degli altri modi di trasporto.

Non pare più sufficiente, specialmente nelle grandi aree metropolitane, la costruzione di nuove e numerose infrastrutture stradali e si considera ormai necessario nel quadro di una più corretta utilizzazione delle risorse rivalutare la funzione delle infrastrutture di trasporto esistenti.

Urbanisti e ingegneri del traffico sono ormai d'accordo nel vedere nel treno o comunque nel mezzo di locomozione che si sa lo strumento ideale per i trasporti rapidi di massa.

D'altra parte la contrapposizione tra strada e rotaia ha fatto il suo tempo: si guarda piuttosto ad una organizzazione del traffico che sia basata su una ripartizione ottimale dei compiti di ciascun sistema di trasporto e in tale quadro la ricerca è rivolta alla acquisizione di quei sistemi e quelle tecniche che — come la contenzione, favoriscono l'integrazione dei vari servizi di trasporto.

In questa situazione, dunque se oggi con tanta insistenza si parla di rilancio del treno, vuol dire

In Italia, per una serie di limiti sia oggettivi sia determinati da scelte politiche, si è potuto impostare un coerente ed adeguato programma di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in tempi relativamente recenti. Grosso modo, si può dire che gli anni immediatamente successivi al secondo conflitto mondiale e praticamente tutti gli anni cinquanta sono stati dedicati a quella che è stata giustamente definita la «ricostruzione ferroviaria»: ricostruzione che ha conosciuto momenti davvero esaltanti, anche per il ripristino dei traffici significativi allora la ripresa della vita economica del nostro paese. Agli inizi degli anni sessanta, nuovi obiettivi si davano di fronte all'F.S.: eliminare il deficit, migliorare il servizio ad un livello tecnico decisamente più elevato, di soddisfare esigenze di servizio da lungo tempo pressenti, e di accettare su un piano competitivo la sfida dei mezzi di trasporto come quello aereo e quello autostradale, che si erano sviluppati vertiginosamente. Bisognava, insomma, con una visione decisamente più larga e più moderna incominciare a ristrutturare a tutti i livelli il nostro sistema ferroviario per porlo in condizioni di rispondere adeguatamente al bisogno di una società in rapida crescita, caratterizzata da un crescente aumento della mobilità delle persone e delle cose.

Quando, da una politica di ricostruzione e di «difesa» si è passati ad una politica di «attacco», operando con realismo ma anche con decisione, e facendo ricorso, sul piano amministrativo, ai più aggiornati strumenti di intervento: Alla base dell'ingente lavoro svolto — e tuttora in corso — per l'ammodernamento degli impianti e delle stazioni, per i raddoppi delle linee della rete fondamentale, per il rinnovamento del parco — stanno i finanziamenti autorizzati mediante il Piano decennale (ferroviario 1962-1972) (1500 miliardi di lire), cui dovrebbero seguire quelli previsti (1100 miliardi di lire) dal Piano polennale (1972-1977) (1500 miliardi di lire), che dovrebbero essere generali dell'azienda F.S. e che è in attesa di seguire il consueto iter legislativo. Il quadro degli interventi è completato da una legge del '68, mediante la quale, a parte, sono stati destinati i 200 miliardi di lire per la costruzione di una linea direttissima fra Firenze-Roma, che assicurerà la fluidità dei traffici sulla grande dorsale ferroviaria nord-sud, già in via di saturazione e avvicinarsi in maniera sostanziale ai poli estremi della nostra penisola.

I vantaggi per la collettività sono innumerevoli: viaggi più sicuri e confortevoli, collegamenti sempre più celeri, potenziamento delle iniziative

di carattere turistico, servizi (pendolari) più frequenti, maggior capacità di trasporto, sviluppo del trasporto, contatti adeguati tra porti ed entroterra, per notazione elettronica dei posti, telemissione dei biglietti di viaggio, potenziamento dei servizi di traghetto ed altro. Il sistema ferroviario italiano già nel 1972 — anno in cui si concluderà il piano decennale — avrà cambiato volto. Il parco per viaggiatori, tra i porti ed entroterra, precedente il piano, numericamente aumentato del 24%. Nonostante la massiccia radiazione di oltre 1700 tra vecchie carrozze, auto ed elettromotori e rispettivi rimorchi, si disporrà complessivamente di 1500 unità contro le 10.209 del 1962.

Le carrozze a cassa di legno saranno un ricordo. La quantità di carrozze del tipo D1C-X (le più moderne) sarà elevata a circa un terzo della consistenza totale. Le carrozze a cassette risulteranno passate da 142 a 682. I posti a sedere complessivamente disponibili saranno saliti da 983 mila a 867.000. La disponibilità di compartimenti a sei posti sarà sempre più estesa anche nelle carrozze di seconda classe.

Un'importante novità sarà inoltre costituita da un nuovo tipo di elettrotreno con casse ad assetto variabile (già commissionato all'industria) che consentirà di viaggiare ad alte velocità anche sulle linee più tortuose — come ad esempio sulle trasversali appenniniche — senza arrecare alcun disturbo ai viaggiatori.

La potenza e il sistema di trazione del nuovo treno (che chiameremo ETR-Y 0160) permetteranno alte velocità anche su linee con curve a raggio non ampio.

Recentemente sono state ordinate all'industria 171 carrozze di nuovo tipo, con impianto ad aria condizionata, che costituiranno il quantitativo necessario per effettuare i cosiddetti «treni bandiera», di notevole prestigio e ad alta velocità.

Saranno composti da 7-8 carrozze a scompartimenti, due carrozze a salone e una carrozza ristorante e verranno immessi sulle principali direttrici di traffico longitudinale e trasversale della rete F.S.

Nei settore merci, nonostante si sia proceduto nel decennio scorso ad interventi di ben 43.500 carri di vecchia costruzione, si verrà a disporre (mercè l'allestimento di 42.000 unità di tipo modernissimo) di un parco pressoché equivalente in numero assoluto: 124.000 carri contro 125 mila Peraltro, essendo nel corso tempo passati da 2400 a 10.800 i carri a carrelli, i ragnanabili a due carri del tipo tradizionale e due assi, in realtà il parco merci, nel 1972, sarà di 135.000 unità ragguagliate, con aumento del 64% nei confronti del 1962. Sul piano qualitativo, a parte la predi-

posizione di metà del parco all'aggancio automatico — elemento fondamentale per la rapida composizione dei convogli — si è provveduto, in modo adeguato, al potenziamento della trazione e di quella elettrica a corrente trifase dai servizi di linea e di manovra (300 locomotori di nuova concezione come riserva); da graduale immissione di mezzi più potenti e veloci (come l'elettrotreno «Tartaruga»); dalle migliori prestazioni di altri mezzi, come il prestigioso treno «Settebello».

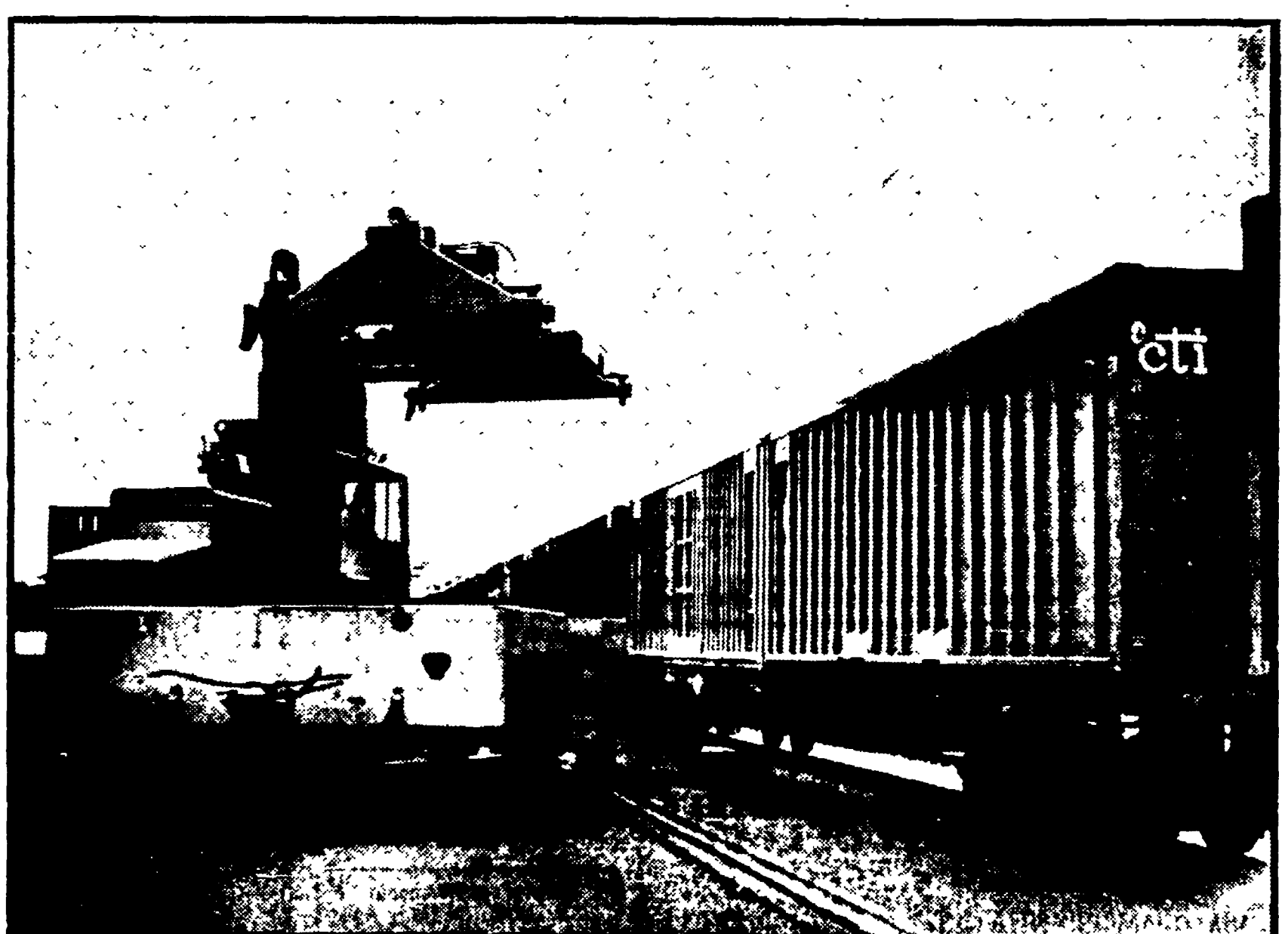
Per ciò che riguarda la rete (7000 km di linee «fondamentali» e 10.000 km di linee «complementari»), 5000 km di linee «secondarie», a parte il rinnovamento di 7000 km di binario con impiego di rotaie ad alta resistenza, in cui una parte dei fondi del piano decennale è stata riservata a lavori di raddoppio e di rettificazione dei tracciati, accompagnata da una serie di altri interventi alle infrastrutture per assicurare il potenziamento sistemico (su un'estesa complessiva di circa 750 km) in particolare sul versante adriatico verrà progettata l'opera intrapresa per il graduale raddoppio della relazione Bologna-Lecco, mediante l'esecuzione dei lavori relativi ai tratti Ancona Monte Silvano, Pescara-Ortona ed Ostuni-Brindisi-Tuturano. Sulla estesa di km 700 dell'intera linea da Bologna a Lecco si disporrà del doppio binario su 558 km, lasciando a semplice alcuni tratti dell'Adriatico meridionale, in attesa di ulteriori finanziamenti.

Assai impegnativa l'attività in corso del primario settore della sicurezza comprendente l'insieme degli impianti di blocco e di segnalamento, la centralizzazione dei piazzali la soppressione ed automatizzazione di passaggi a livello.

Il nuovo programma («Piano polennale») — i cui elaborati sono stati già trasmessi al CIPE (Comitato Interministeriale per la programmazione economica) — dovrebbe consentire di realizzare i seguenti obiettivi: 1) colmare il vuoto prodottosi nel «Piano decennale» in dipendenza del diminito valore di 1500 miliardi, a seguito dei rincari maturati dal 1962 ai giorni nostri e maturandoli sino al momento della sua completa attuazione (circa 1/3 del valore originario); 2) evitare che si producano carenze di potenzialità e di efficienza del sistema ferroviario in dipendenza di un sensibile «ritorno al treno», in correlazione con il prevedibile aumento della mobilità delle persone e del conseguente incremento della produzione del Paese ed all'aumento del benessere.



Il vecchio e il nuovo nelle Ferrovie dello Stato: ancora qualche mese, poi le locomotive a vapore scompariranno dalla rete ferroviaria, per lasciare il posto a mezzi di trazione più potenti e veloci, come l'elettrotreno «Tartaruga», come il prestigioso «Settebello» (nella foto accanto a una «vaporiera»).



La nuova tecnica del trasporto merci in «containers» (contenitori) va sempre più affermandosi anche in Italia. Le caratteristiche del «container» sono: sicurezza del materiale trasportato, rapidità, la merce prelevata dal luogo di produzione a quello di consumo senza manipolazioni, con servizio cioè «porta a porta».

Traffico FS	1969	1970	Variazioni % rispetto all'anno precedente
<b>VIAGGIATORI PAGANTI</b>			
viaggiatori trasportati	milioni N. 326,9	340,5	+ 4,2
viaggiatori 1° classe	milioni N. 19,2	19,4	+ 1,0
viaggiatori 2° classe	milioni N. 307,7	321,1	+ 4,3
media giornaliera viaggiatori	mtg. N. 895,0	933,0	+ 4,1
viaggiatori-km	milioni N. 29.903,6	31.530,0	+ 0,5
<b>MERCI</b>			
tonnellate trasportate	migliaia tonni 61.319,8	63.500,0	+ 3,6
per il pubblico	migliaia tonni 55.896,2	56.500,0	+ 4,0
a carico completo	migliaia tonni 54.662,8	57.400,0	+ 5,6
di cui:			
servizio interno	migliaia tonni 24.125,7	23.800,0	- 1,4
servizi internazionali	mtg. tonni 30.068,8	33.000,0	+ 9,7
transito	migliaia tonni 468,3	600,0	+ 28,1



MOSCA

L'auto privata comporta nuove strutture urbane

Il quadro imponente del trasporto pubblico - Prospettiva: gratuità ed efficienza - E' l'autorità cittadina che si preoccupa di creare le aree di parcheggio

MOSCA, aprile. Più di sette milioni di abitanti, circa un milione di pendolari al giorno, un territorio urbano di 87.500 ettari quadrati, distanze tra i vari quartieri che variano dai trentacinque ai quaranta chilometri: questa è la Mosca che l'ente dei trasporti pubblici controlla quotidianamente con un esercito di autobus, filobus, tram, trolleybus e metropolitana che viene portata come esempio ogni qualvolta si affronta il problema dei trasporti.

Nella capitale, dunque, il tema del miglioramento del servizio è all'ordine del giorno. I perché sono semplici: la città è cresciuta a dismisura (mentre che vi siano precise limitazioni nel piano regolatore) e le esigenze della popolazione aumentano. Il moscovita si vuole spostare con maggiore facilità su le distanze, spesso, sono calcolabili in decine e decine di chilometri.

Da alcuni studi sul comportamento della popolazione di singoli quartieri risulta, infatti, che non bastano più le tradizionali strutture a livello periferico: i giovani, in particolare, non si accontentano di andare ai luoghi di incontro. Tutto ciò pone nuove esigenze.

Ma prima di affrontare i problemi presenti e futuri — come fa notare il vice direttore dell'Ente, Boris Aleksevich Selezonov — comincia con i dati sulla situazione attuale.

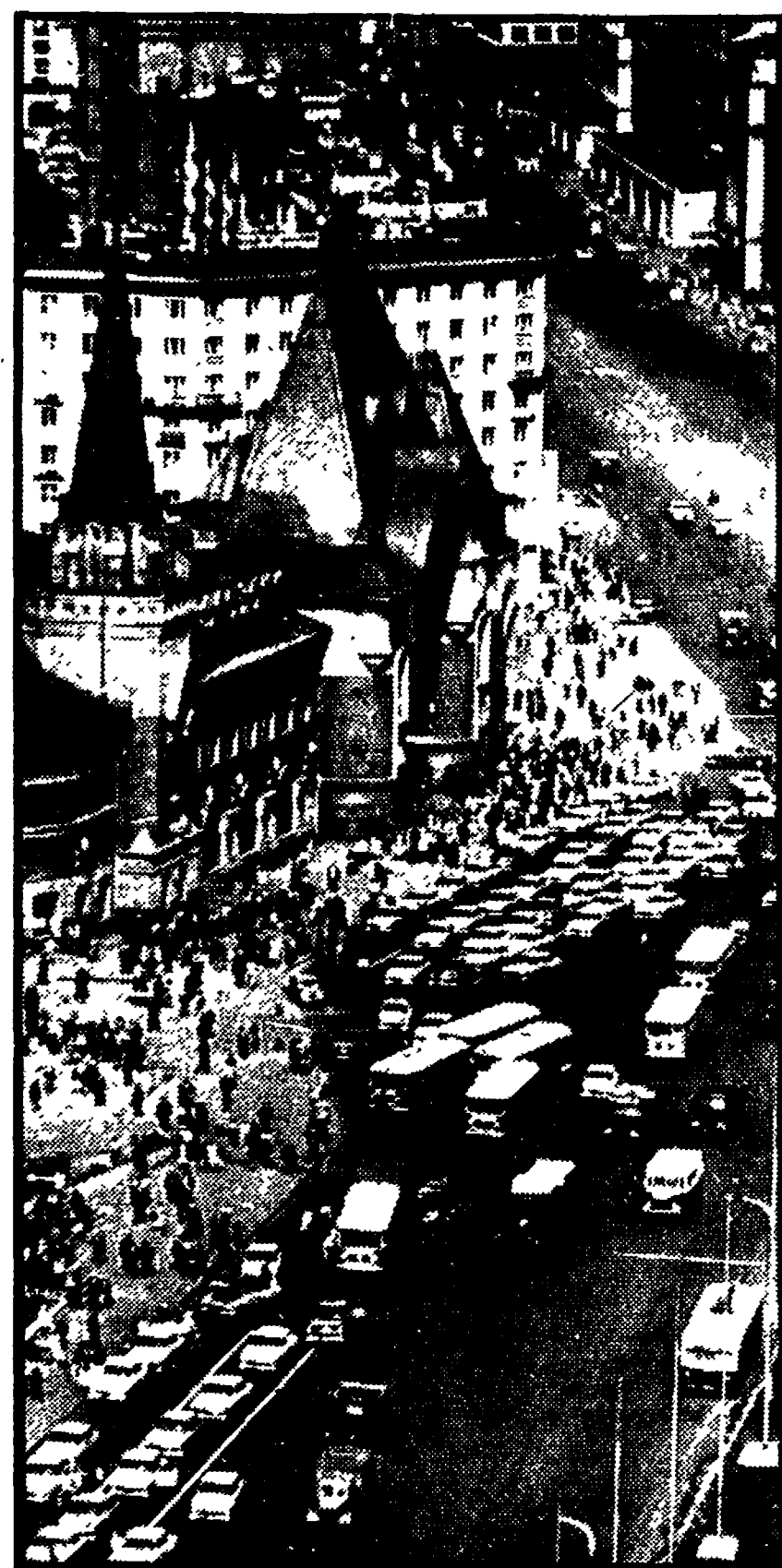
La rete della metropolitana è composta di sette linee per un chilometraggio complessivo di 130 km. Le sue stazioni sono attualmente 85 e i convogli in funzione 1335. L'ingresso alla metropolitana costa 5 copeki e cioè 35 lire (si paga infilando la moneta in un apparecchio automatico che con un sistema di cellula fotoelettrica lascia libero il passaggio) e ciò significa che una volta entrati si può girare il lungo e in largo per tutto il percorso anche cambiando stazione. Circa il 31% dei convogli dei mezzi pubblici al servizio della metropolitana, costruita dallo stato (la prima linea è entrata in funzione il 15 maggio del 1955) la me-

tropolitana è stata data in gestione al Soviet di Mosca che guadagna così, annualmente, venti milioni di rubli. Gli autobus — ce ne sono in circolazione 5670 ogni giorno — coprono un percorso complessivo di 2750 km (di questi, 2200 sono entro il grande anello che segna i confini tradizionali della città), trasportando il 25% del passeggeri su 180 percorsi. Ogni autobus copre 250 km al giorno. Il biglietto per ogni corsa è di 5 copeki. Sia negli autobus che nei filobus sono assenti i biglietti e le perdite sono insignificanti. «Prima, con i biglietti — ci dice il dirigente dell'ente trasporti — c'era sempre una percentuale di non paganti che si aggirava sul 5% dei trasporti. Ora la percentuale è dell'8%, ma in compenso abbiamo risparmiato migliaia di biglietti che sono stati inseriti in altri settori».

Filobus: ce ne sono 2100 per 630 km. Trasportano il 14 per cento degli utenti dei servizi pubblici. Il prezzo di ogni corsa è di 4 copeki. Tram: la rete tranviaria è limitata ad alcuni percorsi radiali per un totale di 490 chilometri. In funzione, attualmente 165 km. Il prezzo del che percorrono quotidianamente 165 km. Il prezzo del biglietto è di 3 copeki.

Taxi: le vetture in funzione sono 10 mila. Il vecchio tipo — sono dodicimila. Il tassametro parte con dieci copeki e gli scatti sono di 10 copeki ogni chilometro. Vi sono poi in funzione vari taxi collettivi direzionali (microbus) che possono essere fermati in ogni punto del percorso. Il prezzo del biglietto è di 10 copeki.

Questo, quindi, il panorama «tecnico» della situazione. Ne esce un quadro gigantesco tenendo conto che ogni giorno la metropolitana trasporta circa tre milioni di passeggeri. Ma i problemi esistono e sono quelli dello sviluppo della città e dell'incremento della motorizzazione privata. Già infatti si notano le ore di punta (verso le 16) e i primi intasamenti nelle zone centrali. Gli autobus, al centro, cominciano a farsi largo a fatica per trovare lo



Un'immagine della via Gorki a Mosca. L'impulso alla motorizzazione pubblica e privata creerà nel prossimo futuro il problema di adeguate strutture urbane.

Carlo Benedetti

PARIGI

Il Duemila è cominciato sulle rive della Senna

Il suo aspetto caratteristico è una lentezza del traffico che sconfina nella paralisi contro la quale nessuna misura è efficiente

PARIGI, aprile. La situazione di Parigi è questa: 900.000 automobili residenti nella capitale e 950.000 che ogni mattina vi entrano in provenienza dalla periferia e dalla provincia. Certo, non tutte, fortunatamente, circolano nello stesso tempo. Innanzitutto, una parte delle automobili residenti a Parigi emigrano, in mattinata, verso la periferia. Dal 700 alle 800.000 automobili sostano lungo i marciapiedi e nei garage pubblici e privati. Ma i 1100 chilometri di strade parigine possono reggere simultaneamente soltanto un traffico di 120.000 automobili; oltre questa cifra, è la saturazione e la paralisi: nelle ore di punta, soprattutto la sera, Parigi rischia la «paralisi per automobile», cioè l'immobilismo di migliaia e migliaia di persone che hanno comprato la macchina per muoversi meglio.

Parcheggi «di dissuasione»

Come risolvere il problema? Fermare alle porte di Parigi i 950 mila veicoli che vi convergono ogni mattina, o la maggior parte di essi, con una coordinata politica di dissuasione: creazione, in tutta la città, di parcheggi a pagamento. Che a Parigi, praticamente, non esistono; aumento considerevole delle contravvenzioni per sosta vietata e costruzione di grandi parcheggi sotterranei alle porte della città dove «provinciale» e «periferici» potrebbero lasciare le macchine e riprendere alla sera.

E vi viene fuori il vero nodo del problema, cioè il rapporto fra organizzazione dei trasporti pubblici e ricorso all'auto privata. Perché, prima di tutto, per convincere i periferici a lasciare la loro macchina alle porte di Parigi, occorre che i parcheggi di dissuasione siano legati al centro da una linea metropolitana e automobilistica regolare, moderna e veloce.

Ma se negli ultimi 10-15 anni è stata costruita una vera e propria rete di autostrade per facilitare l'accesso degli automobilisti a Parigi — il che è stato come un vero e proprio invito a servirsene del mezzo privato — poco o niente è stato fatto per migliorare la situazione dei trasporti pubblici. Sicché, se le linee sotterranee della metropolitana hanno potuto conservare e aumentare il pubblico degli utenti, le linee di superficie (autobus) ridotte al circolare a 10-12 chilometri all'ora nei momenti di maggior traffico, hanno perduto la metà degli utenti.

E questo è ancora un aspetto secondario del problema. Il problema principale — che non è stato mai affrontato — era quello di offrire ai milioni di lavoratori residenti in periferia, una rete di autobus e di linee ferroviarie sub-urbane capaci di rappresentare un vantaggio rispetto all'impiego dell'auto privata. Ma è qui che i grandi pianificatori della circolazione hanno fallito, avendo subordinato l'interesse pubblico (cioè quello dei grandi costruttori di automobili) all'interesse privato.

Un metrò che ha 30 anni

La «regione parigina» ospita oggi oltre 9 milioni di abitanti, ed è una delle più grandi concentrazioni urbane assieme a New York, Londra, Tokio e Mosca. In un raggio di 60 chilometri — che corrisponde al 2% del territorio nazionale — vive un sesto della popolazione francese. Dal 1918 al '68, la popolazione della regione parigina è aumentata del 41%. Ora, se il numero dei treni è stato aumentato, il materiale rotabile, le linee e le stazioni sono sempre quelle di 30 anni fa; e basta che un treno abbia qualche minuto di ritardo, perché decine di treni e decine di migliaia di persone arrivino a Parigi con ritardo moltiplicato. Se si pensa che ogni mattina 3.600 treni nelle linee sub-urbane scarricano nelle sette stazioni di Parigi quasi un milione e mezzo di lavoratori, si vedrà subito dove sta il vero problema.

E' chiaro che, non appena qualcuno riesce a comprarsi una macchina, abbandonerà i mezzi di trasporto collettivo per unirsi ai 950 mila che ogni mattina vengono a Parigi.

Ma ritorniamo ai trasporti

cittadini che, naturalmente, sono l'altro mezzo obbligatorio di chi arriva ad una stazione ferroviaria e deve recarsi al lavoro. Secondo una statistica di appena un anno fa, il 12% dei veicoli della metropolitana data dal 1914 e più del 60% è stato costruito fra il 1920 e il 1938. Abbiamo dunque poche linee privilegiate dotate di materiali moderni per il resto, siamo ancora alle origini, o quasi. In queste condizioni, nelle ore di punta il metrò è pressoché impraticabile. E, del resto, le cifre parlano chiaro: nonostante l'enorme aumento della popolazione fra il '60 e il '70 il numero dei passeggeri trasportati è passato da un miliardo e 213 a un miliardo e 250 milioni all'anno. L'auto mobile, e soprattutto la inconfondibilità di questo mezzo di trasporto, ne hanno obbligatoriamente limitato l'uso.

Per ciò che riguarda gli autobus, dato il fatto che gli autobus, per la loro mole delle automobili, sono incapaci di avanzare, la perdita è quasi mortale: dagli 852 milioni di passeggeri si è caduti a 535 milioni nel '70.

In fondo, non è il prolungamento di alcune vecchie linee metropolitane, né il lancio sontuoso di due nuove linee (quelle «espresso», modello di efficacia), né la creazione di decine di chilometri di «corridoi» stradali riservati agli autobus, ai taxi e alle autoambulanze, né le misure di carattere repressivo sono riuscite, fin qui, a migliorare il problema della circolazione a Parigi. Perché il male, come abbiamo visto, non è mai stato affrontato alla radice, né facendo una scelta politica negli investimenti civili e attribuendo la priorità ai trasporti pubblici sub-urbani e urbani.

Il male dell'auto

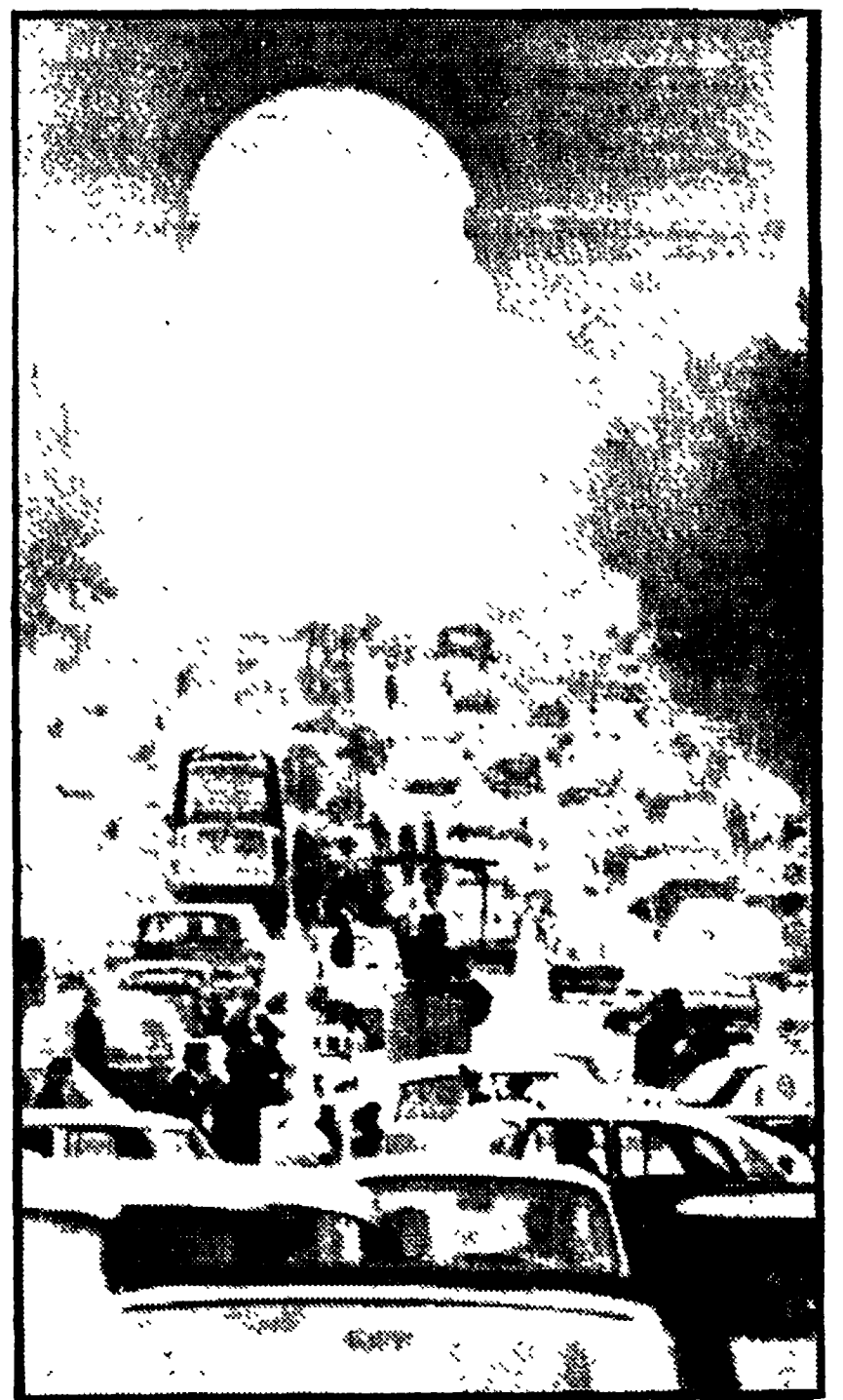
Guardiamo, a questo proposito, gli orientamenti del secondo piano economico che il governo ha recentemente adottato: gli investimenti nella costruzione di strade e autostrade, cioè nella agevolazione dei trasporti privati, sono il tipo di quelli dedicati ai trasporti pubblici. E' così che il «male dell'auto» cresce e crescerà nei prossimi anni fino a diventare incurabile.

In Francia, da qualche mese, si è costituita una associazione di utenti dei trasporti pubblici che ha presentato alle autorità un programma in sei punti: 1) capovolgere l'orientamento degli investimenti previsti dal secondo piano economico, cioè devolvere il doppio ai trasporti pubblici rispetto a quelli privati; 2) bloccare con misure appropriate il traffico automobilistico quotidiano proveniente dalla periferia, cioè non con misure amministrative ma con la modernizzazione e l'ampliamento delle infrastrutture; 3) modernizzare le stazioni delle linee sub-urbane, ringiovanire il materiale ferroviario di queste linee, creare, in ogni nuova «città dormitorio» linee di autobus convergenti verso le stazioni; 4) aumentare la circolazione degli autobus creando altri chilometri di corridoi riservati ai trasporti pubblici di superficie, adottando severe misure limitative sulla circolazione dei mezzi privati nel centro; 5) sviluppare e modernizzare le linee metropolitane che restano il mezzo più rapido di comunicazione fra un punto e l'altro della capitale; 6) costruire parcheggi a buon mercato alle porte di Parigi e in tutte le stazioni ferroviarie delle «città dormitorio».

Fino ad ora, il prefetto di Parigi ha pensato, dopo mesi e mesi di studi certamente profondi, di adottare una rete di parcheggi a pagamento in città; di aumentare da 30 a 40 franchi le contravvenzioni per l'insosservanza delle soste vietate. E, ancora, un programma di costruzione di parcheggi sotterranei alle porte di Parigi sviluppando contemporaneamente il piano re-

alle linee metropolitane «espresso». E poiché nell'anno Duemila, la regione di Parigi avrà 14 milioni di abitanti, Parigi rischia di paralizzarsi. A meno che da qui ad allora, la maggioranza delle autorità non abbia avuto ragione degli interessi privati.

Augusto Pancaldi



Così il traffico a Parigi nelle ore di punta: 950 mila auto entrano ogni mattina in città dalla periferia e dalla provincia.

MM Metropolitana milanese spa

Capitale sociale L. 6.000.000.000 interamente versato - 20121 MILANO (Italia) - Via del Vechchio Politecnico, 8 - Telefono 7747

Costituita dal Comune di Milano nel 1955 per «studiare, progettare e costruire le linee metropolitane e quali servizi operativi relativi ai trasporti pubblici». Concessoria della rete metropolitana è oggi l'Azienda più moderna nel settore dei trasporti pubblici, unendo alla agilità della forma imprenditoriale la garanzia del controllo pubblico.

In questi anni la Società ha dimostrato una notevole efficienza, una grande capacità realizzatrice ed una snellezza di procedere veramente inusitate. Opere eseguite ed in corso di realizzazione:

- RETE METROPOLITANA
- Linea rossa da Sesto Marelli a piazzale Lotto con diramazione Gambaia km. 14,5 - Stazioni n. 24 - Costo 86 miliardi.
- Linea verde da Crescenengo a Porta Garibaldi km. 8,5 - Stazioni n. 10 - Costo previsto 45 miliardi.
- Deposito vetture M.M. a Precotto in via Anassagora.
- Acquisto vetture e motrici M.M. linea rossa.
- Prolungamento linea rossa da piazzale Lotto al quartiere Gallarate, km. 4,65 - Stazioni n. 5 - Costo previsto 16 miliardi.
- Prolungamento da piazza Gambaia a via Inganni - km. 1,95 - Stazioni n. 3 - Costo previsto 9 miliardi.
- Prolungamento linea Verde da porta Garibaldi a Cadorna - km. 2,19 - Stazioni n. 2 - Costo 19 miliardi.

- OPERE VIABILISTICHE
- Progetto piano decennale parcheggi.
- Progetto parcheggi da realizzare.
- Progetto sottopasso viario da viale Liberazione a piazza Coriolano.
- Progetto sottopasso viario in piazza Cinque Giornate.
- Costruzione sottopasso pedonale in via Narni.
- Proposte per la realizzazione di marciapiedi mobili.
STUDI RELATIVI AI TRASPORTI PUBBLICI
- Studio dei sistemi di trasporto nell'area metropolitana milanese.
- Studio per l'ammodernamento delle Ferrovie Nord Milano.
- Studio per la utilizzazione come linee metropolitane degli impianti delle Ferrovie dello Stato.
- Ricerche per il Comitato Nazionale Ricerche.

UNITA' VACANZE

A PRAGA: tour della città d'oro
Viaggio in aereo dall'1 al 6 giugno L. 80.000

PRIMAVERA a MOSCA
Viaggio in aereo dal 6 al 10 giugno L. 135.000

«26 JULIO» Fiesta a CUBA
Viaggio in aereo dal 17 luglio al 9 agosto L. 350.000



LONDRA

Cadranno 15 mila case per il mostruoso «box»

Sei, otto canali di traffico sovrapposti: una soluzione tecnocratica che sconvolge la città - Il «commuter», pendolare locale, paga a caro prezzo il caos

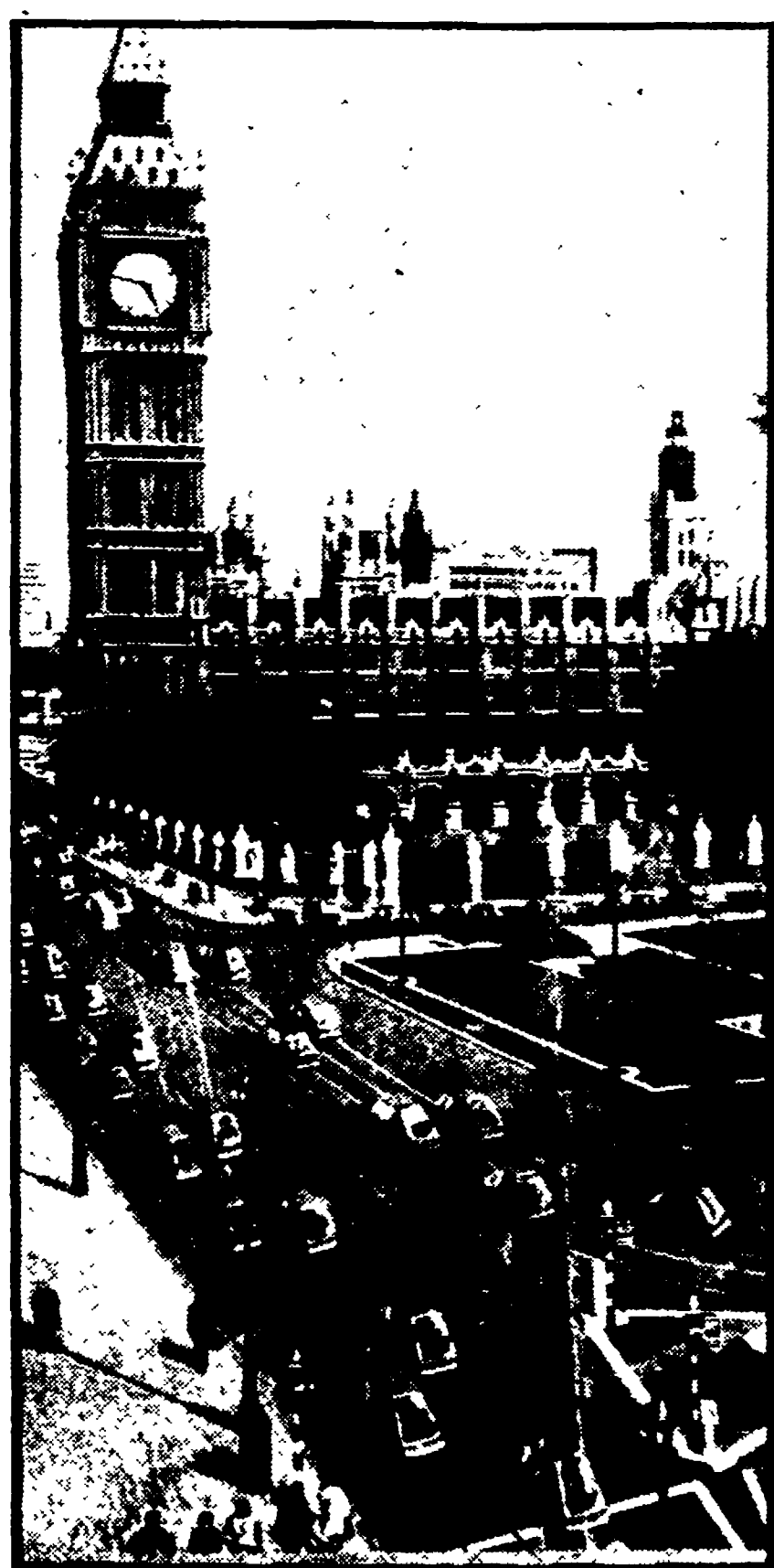
LONDRA, aprile. In superficie tutto pare procedere con notevole scioltezza. Mancano l'affanno e il rumore che spesso sottolineano la circolazione (o piuttosto il blocco di essa) in altre località continentali. Dama, l'eterna estensione in superficie della città, lo spazio per muoversi non manca. Le strade sono ampie e diritte, i sensi unici e i parchimetri funzionano. Ma non è tutto. Le ore di punta sono anche qui convulse e astiose, numerosi gli imbottimenti sopraffollati i mezzi di trasporto. Dopo lunghi anni di tentazioni si è varato un piano globale per la costruzione di alcune arterie radiali dal centro alla periferia e di una serie di opere centrali che agiscono in modo di consolidare in due grandi «quadrilateri» (uno interno e l'altro esterno) a cui è stato dato il soprannome di «box». E' contro questa mostruosa «scatola», con nastro stradale a sei o otto corsie, sottopassaggi e tunnels, che si rivolgono le aspre critiche di molti settori dell'opinione pubblica. Ci vorranno 1600 milioni di sterline per costruirli (2500 miliardi di lire italiane). Avrebbe dovuto essere pronta per il 1981 e invece lo sarà solo nel 2000, per cui nasce già «vecchia» sulla base di preventivi del traffico inferiore al reale. Per aprile, un varco nel tessuto cittadino deve essere abbattuto un numero incredibile di case: forse quindicimila con trenta o quarantamila abitanti. I quartieri residenziali sono stati naturalmente risparmia-

ti. Gli sfrattati appartengono alle zone più popolate e povere. G.L.C. (Consiglio regionale di Londra) ha destinato allo scopo solo duemila miliardi di lire per i prossimi vent'anni e la somma andrà divisa in parti uguali fra i servizi d'autobus e la sotterranea e i treni suburbani. Ma non si è ancora detto come verrà spesa la somma. Nel frattempo tutte le tariffe sono aumentate vertiginosamente. Ancora un anno fa un percorso breve di 68 stazioni nell'Underground poteva essere coperto con un biglietto da un scellino, vale a dire 75 lire. Oggi, per la stessa distanza, ci vogliono 150 lire. 75 lire sono invece il prezzo di una corsa minima che adesso si paga per una o due fermate. I tratti più lunghi (e si badi bene siamo sempre dentro il perimetro metropolitano) possono costare 300-500 e anche 600 lire. Anche i viaggi in autobus hanno subito un aumento considerevole. Per molti biglietti familiari la spesa giornaliera comincia a farsi sentire in maniera molto sensibile. Ma niente è più pesante del rincaro che è già stato annunciato sulle linee ferroviarie usate dai pendolari. Un terzo della popolazione londinese e forse più appartiene a quella categoria di «commuters» che passa ogni giorno una o due ore in treno alla mattina e alla sera. Le nuove tabelle ferroviarie vedono un inasprimento del 20 per cento. E' difficile immaginare cosa significhi per gran parte

delle classi lavoratrici e del ceto medio un rialzo così improvviso che colpisce proprio chi era già costretto a mettersi al «pendolo» nella speranza di ridurre le spese di alloggio. Ci sono almeno due gruppi di opposizione ai piani sirindall per la Londra del Duemila: uno di questi è generale, l'altro è basato nei due quartieri di Grosvenor e Croydon. La loro pressione ha per il momento ottenuto un risultato parziale di grande significato: la costruzione della parte più piccola del «box», cioè quella che si potrebbe definire la «circolare interna» è stata rinviata. I fondi destinati alle autostrade sono stati invece indirizzati al rafforzamento dei trasporti pubblici. La revisione dei piani del G.L.C. è stata una vittoria per una corrente che si guadagna sempre maggiore sostegno presso la cittadinanza fra l'altro, il famigerato «box» tendente a strozzare il traffico entro la città imprigionando i movimenti di questa anziché permettergli di espandersi liberamente verso la periferia. E' piuttosto l'accelerazione centrifuga e non quella della sotterranea che andrebbero potenziati, e non la spinta centripeta di autostrade che finiranno con l'attirare al centro un numero sempre maggiore di auto private e quindi peggiorare la già precaria condizione generale del traffico. Fino ad oggi, si è semplicemente organizzato il pluralistico. In un domani ormai imminente, si dovrà puntare tutto sul mezzo di trasporto pubblico se si vuole salvare la città dall'ultimo atto di sabotaggio su larga scala. Sono i problemi sui quali una grande massa di opinione è disposta a dare battaglia in Inghilterra, contro il privilegio accordato al veicolo privato dalla Amministrazione conservatrice.

Antonio Bronda

Questo supplemento è stato curato da Dany Aperi, Bella, Michela Bucci, Nicolino Pizzuto, Renzo Stefanelli.



La ricostruzione immaginaria del traffico del futuro a Londra: le macchine su rotaie come le vedeva nel 1967 l'allora ministro dei trasporti, signora Castle.

AUTOTRASPORTI SPECIALI di FERRARI e ACCORSI VIA GRAMSCI, 20/A - Tel. 225.461 - 233.042 MODENA



Precisa denuncia comunista

# Una politica del fatto compiuto per lo Stabile romano

La Commissione culturale della Federazione del PCI fa appello a un'azione unitaria per il decentramento e la democratizzazione teatrale

Un grave attentato alle posizioni conquistate dalle forze democratiche da lotta per la trasformazione del Teatro Stabile di Roma, e più in generale per la rifondazione del teatro di prosa su basi democratiche e decentralizzate: così la Commissione culturale della Federazione comunista romana definisce la decisione di inaugurare una gestione con una consistente edizione del Giulio Cesare di Shakespeare, affidata a una nota (e, per l'occasione, ricostituita) Compagnia «di giro».

Nel giudizio della Commissione questa iniziativa mira a: — svuotare di significato la lotta condotta dalle forze politiche, sindacali e culturali per la riforma dello statuto del Teatro Stabile, nel senso di una sua democratizzazione e decentramento;

— ignorare deliberatamente le motivazioni del Consiglio di circoscrizione, che hanno criticato il progetto di statuto della Giunta comunale e chiesto la convocazione su questo tema di un'assemblea generale dei consiglieri di circoscrizione;

— porre il Consiglio comunale di fronte al fatto compiuto della utilizzazione dell'Argentario da parte di un ente privato, sottintendendo che tale sarà la prospettiva se il Consiglio non si affrettava ad accettare il progetto di statuto, accentratore e antidemocratico, elaborato dalla Giunta;

— liquidare qualsiasi ipotesi di decentramento teatrale con un atto tendente ad affermare che si continueranno a finanziare col contributo pubblico spettacoli-monstre riservati esclusivamente alla «buona società».

Tale disegno generale rivela chiaramente la mano dei suoi ispiratori, ai quali si consideri che questo Giulio Cesare «monumentale» è stato scelto quale massima iniziativa teatrale nell'ambito delle celebrazioni del centenario di Roma capitale. Nascondendosi dietro il nome di Shakespeare, i promotori hanno voluto dare al centenario il crisma della «romantità», un carattere retorico, anche fascista, che su di essa è fiorita. E ciò proprio quando il momento storico avrebbe richiesto di sottolineare, ogni XX secolo di Roma capitale, il carattere antifascista di Roma quale capitale di uno Stato sorto dalla Resistenza.

Così si scopre la mentalità di chi sostiene una pretesa «spoliazione» della cultura. Il qualunquismo culturale, anche in questo caso,

smaschera il suo vero volto. La Commissione culturale della Federazione comunista romana denuncia pertanto all'opinione pubblica l'avvio da parte del Sindaco di Roma, senza una preventiva e seppur minima consultazione democratica, ad un'operazione finanziaria dispendiosa, culturalmente arretrata e politicamente più che equivoca.

La Commissione culturale invita tutte le forze impegnate nella lotta per la trasformazione del Teatro Stabile a sviluppare ancor più le loro azioni per assicurare a Roma strutture culturali democratiche; invita in modo particolare il Partito socialista a uscire da una posizione di ambiguità e a chiarire senza mezzi termini il suo atteggiamento verso il progetto di statuto della Giunta comunale. Solo con questa chiarezza si potrà realizzare una posizione unitaria di tutte le forze democratiche e battere le manovre reazionarie che vanno intessendo dietro le quinte dell'Argentina.

## Mostre d'arte a Roma L'amore dopo la contestazione



«I giochi davanti allo specchio» di Landini

Attilio Steffanoni - Roma; Galleria «Il Nuovo Torcoliere» (via Albini 25); 2-21 aprile; ore 10-13 e 17-20.

Acqua alta nello studio Giuseppe Landini - Roma; Galleria «Due Mondi» (via Laurina 23); ore 10-13 e 17-20.

Alcuni artisti italiani della gioventù rivoluzionaria e che anche i più lirici e intransigenti tra quelli che hanno fatto una nuova esperienza di arte politica in relazione ai conflitti di potere, si sono riuniti a Roma dal 1967 al 1969, oggi cominciano a manifestare dubbi su una pittura sociale che non sia legata intimamente alla concreta esperienza della classe operaia italiana.

E i dubbi diventano rifiuto di fronte alla possibilità di fare una maniera della pittura politica soprattutto inseguendo un'idea di «arte politica» che si sottrae alla lotta. Attilio Steffanoni, il quale ha dipinto alcuni tra i più tipici quadri politici della nuova generazione (un suo gruppo di quadri è presente in un quadro di lotta di strada è entrato, un po' «alla chetichella», nel manifesto del 50° del nostro Partito), oggi si presenta, a Roma, con una bellissima serie di quadri sull'amore. Nel catalogo chiarisce che non è stanchezza per l'arte politica e per le posizioni rivoluzionarie, ma necessità combattente e poetica di non impoverire e schematizzare in maniera la vita nella sua complessità.

Crede che abbia ragione, almeno per la sua concreta esperienza di pittore. E credo si possa dire che questi quadri erotici hanno pari energia lirica, pari potere liberatorio che i precedenti quadri politici.

C'è in tutti i quadri recenti, una sorta di felicità greca sempre ridente nelle invenzioni erotiche, sebbene in qualche caso cultura artistica che Steffanoni rimette in moto, che è accaduto un fatto pittorico straordinario: uno di quei greci inascoltabili che per secoli hanno inseguito donne di tutte le forme nella pittura dei vasi, cori e cori, è arrivato sulle spiagge, nei bagni, negli harem della pittura francese da Ingres a Vallotton a Matisse, a Bonnard. Con felicità generale, naturalmente.

Così, in questa resa dello splendore della carne e delle forme femminili, il naturalismo di Steffanoni ha trovato un'altra ragione di vita. Anzi, mi sembra che il pittore qui abbia bruciato la tentazione di chiusura morandiana sulla vita quotidiana (in qualche quadro politico, le idee per restare pure e non propagandare finivano nei seccchi delle bottiglie di Morandi) e inauguri una pittura aperta e sensuale della vita che corre.

Da alcuni anni, e non solo in questi quadri recenti esposti a Roma e presentati da Giuseppe D'Agata, il bolognese Giuseppe Steffanoni, un pittore di lungo tratto, che ha fatto un'esperienza di un'arte politica e di un'arte erotica ma, allo stesso tempo, si tira via con ironia, ama addirittura «fuggire» dal tema di un'arte politica. E così, in questi quadri più recenti, poi — cinque di essi formano una pittura murale, «La marea allo studio», che va vista come il suo più interessante tentativo di racconto simbolista e sociale — il mare diventa una metafora che sale e invade le più private stanze, lo studio stesso del pittore.

Landini è tanto erotico quanto ironico e tiene bene il suo gioco pittorico tra il «volgare» e il «colto». E' assai convincente quando è erotico; lo è molto meno nei simboli: soprattutto questa marea che, quando non è ironizzata pittoricamente, è soltanto un gran bel mare che chi guarda desidera con tutti i sensi.

Presentare ironicamente un dramma contemporaneo, tipicamente europeo, come un fotogramma futuristico, «e nerez» non è idea pittorica da buttare via.

C'è però, una contraddizione interna alla pittura tra il racconto futuristico e la stilizzazione delle figure in chiave di pittura di colore-luce divisionista e simbolista. Alla fine, la pittura sorride e ride anche quando la coerenza pittorica del racconto vorrebbe il contrario.

La marea, allora, la si vede come un'acqua alta di laguna e che tutti sanno per abitudine quando e come si ritirerà. La tecnica divisionista, però, quando è usata per la costruzione di luce, nelle relazioni tra forma e spazio, serve benissimo il talento erotico di Landini.

**Dario Micacchi**

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano». Questa sera, alle 21, verrà proiettato *Morte di un amico* di Franco Rossi. Alla proiezione seguirà un pubblico dibattito. L'ingresso è gratuito.

**Giancarlo Sbragia lievemente ustionato al volto**

PORDENONE, 8. L'attore e regista teatrale Giancarlo Sbragia è rimasto lievemente ustionato al volto per lo scoppio di un pentolone di acqua bollente, mentre stava facendo delle iniezioni nel suo camerino al teatro «Verdi» di Pordenone.

Organizzato dal Centro culturale Italia-Ungheria ha avuto luogo a Milano, da martedì a giovedì, nel Museo della Scienza e della Tecnologia un ciclo di serate dedicate al nuovo cinema ungherese. Ha aperto il ciclo una tavola rotonda cui hanno partecipato, per l'Italia, i professori Luigi Barni dell'Università di Milano, Marino Livolsi e Claudio Stroppa dell'Università di Trento, Pio Balducci dell'Università di Firenze, il critico Ugo Casiraghi e, per l'Ungheria, il critico cinematografico Ervin Gyertyán e i registi Imre Gyöngyösi e Zoltán Zédy-Kovács. Il film presentato: *La domenica delle palme* di Gyöngyösi; *Zona temperata* di Zédy-Kovács; *Lo spazio* di Péter Bacsó.

Il pubblico presente ha seguito con vivo interesse la tavola rotonda ed ha attivamente contribuito al dibattito.

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio

Prosegue con successo al Circolo culturale Flaminio (Piazza Perin del Vaga, 4 - Scala D) il ciclo di film sul «neorealismo italiano».

«Morte di un amico» al Circolo Flaminio



Dopo un incontro tra sindacati, ATAC e Stefer

# Tram: sciopero revocato Zeppieri: fermo per 48 ore

Nuovo corteo dei lavoratori della Pantanella al ministero del Lavoro  
Astensioni dal lavoro alla Raffineria Roma e all'AIFEL di Pomezia

Lo sciopero degli autotrotramvi è stato revocato. Ieri mattina, su convocazione delle aziende, sono state riprese le trattative e dopo approssimativa discussione, è stata raggiunta una ipotesi di accordo. Tale ipotesi — scrivono le organizzazioni sindacali — fondata sui importanti accostamenti ai problemi di sviluppo delle aziende e dei servizi, sia per le condizioni retributive e di lavoro dei dipendenti, ha consentito ai sindacati di ottenere un giudizio positivo, e che nei prossimi giorni verrà sottoposta all'approvazione dei lavoratori. In conseguenza di ciò le organizzazioni sindacali della CGIL, CISL e UIL hanno deciso di revocare lo sciopero. La manifestazione di lotta era stata decisa nei giorni scorsi dopo che erano state interrotte le trattative con l'ATAC e la STEFER in corso ormai da quattro mesi senza che le aziende volessero accettare le rivendicazioni dei sindacati che si incentrano sulla realizzazione, nel quadro di una diversa politica del trasporto pubblico, di una razionale ristrutturazione delle aziende tesa ad adeguare gli organici alle effettive esigenze dei servizi, salvaguardando le condizioni di lavoro retributive del personale.

**ZEPPERI** — Rimarranno fermi oggi e domani tutti i servizi dell'ALA (Zeppieri) per lo sciopero di 48 ore dei lavoratori proclamato dai sindacati autotrotramvi (CGIL, CISL e UIL) dopo che l'azienda, come aveva già fatto in numerose altre occasioni, non ha rispettato gli impegni presi con le organizzazioni sindacali. Pietro Zeppieri in persona la sera del 24 marzo scorso aveva sottoscritto un'intesa con i sindacati che portò alla revoca dello sciopero per il giorno successivo, ma gli impegni non sono stati rispettati. Non sono valsi a nulla neppure i tentativi svolti fino a ieri mattina dall'Ufficio regionale del Lavoro per indurre l'azienda a modificare la sua posizione. La società inoltre non ha mantenuto neppure gli impegni sottoscritti il 16 febbraio scorso presso l'Ufficio del Lavoro per quanto riguarda la presentazione dei turni analitici e non ha applicato il contratto nazionale in merito alla rivalutazione dell'orario effettivo di lavoro, comprensivo del 12 per cento.

I sindacati autotrotramvi hanno inviato ai ministri dei Trasporti e del Lavoro, alla Regione, al Prefetto di Roma, con la quale denunciano le carenze riguardanti il servizio, gli ambienti di lavoro e le continue inadempienze di Zeppieri e chiedono alle autorità di intervenire tempestivamente e non concedere all'azienda i contributi straordinari.

**RAFFINERIA DI ROMA** — I lavoratori del deposito costiero di Fiumicino della raffineria di Roma hanno sciopero ieri per 24 ore per contestare la concessione in appalto di un importante servizio nello scarico delle petroliere. In questo modo l'azienda mira a svalutare il contratto dei petrolieri, sia per quanto riguarda i livelli occupazionali sia per le qualifiche e l'orario di lavoro; inoltre gli operai occupati dalla compagnia appaltatrice sono sottoposti a un uso sfruttamento e costretti a turni massacranti, persino di 36 ore. I lavoratori del deposito costiero inoltre hanno deciso insieme alla CGIL, CISL e UIL di denunciare alle autorità e agli organismi democratici locali tale scandalosa situazione. In un comunicato che i lavoratori trasmettono alla capitaneria di porto, si fa notare la preoccupazione della popolazione di Fiumicino che i lavori di scarico eseguiti in questo modo possono contribuire ulteriormente all'inquinamento delle acque.

**PANTANELLA** — I lavoratori della Pantanella sono sfilati ieri mattina in corteo per le vie del centro e hanno raggiunto il ministero del Lavoro. Una delegazione è stata ricevuta dal sottosegretario Toros il quale ha dato assicurazione che entro giovedì prossimo convocherà i lavoratori per discutere i loro eventuali scioperi nella vertenza.

**AIFEL** — Sono scesi ieri in sciopero i 250 lavoratori della AIFEL di Pomezia, azienda produttrice di frigoriferi industriali, che fa parte del gruppo internazionale Brown Boveri. I lavoratori, in agitazione da circa venti giorni hanno scioperato mezz'ora per turno. Oggi altre due ore di sciopero articolate in quattro sospensioni del lavoro di mezz'ora. Operai e impiegati si battono per una piattaforma che prevede l'eliminazione della 4. e 5. categoria e della 3. e 4. impiegati, la equiparazione dei salari, un premio di produzione di 30 lire l'ora uguale per tutti e la corresponsione di un premio feriale di 100 mila lire.

**SEGRETERIE REGIONALI** — Le segreterie regionali della CGIL, CISL e UIL del Lazio e del segretario generale dell'ALCISL e UIL di Roma, Latina, Viterbo, Rieti e Frosinone si sono riunite per esaminare i problemi della realizzazione di una piattaforma unitaria regionale da collocarsi nell'ambito della iniziativa delle conferenze della conferenza nazionale per il Mezzogiorno e la piena occupazione. E' stato deciso a questo proposito di indire iniziative unitarie locali, comunali e provinciali per l'elaborazione di piattaforme che si inquadrino nel contesto generale delle esigenze dell'intera regione laziale.

Per due ore si sono fermati tutti i lavoratori

## Protesta operaia alla Fatme

Nei reparti dove il padrone ha assunto i fascisti la protesta a tempo indeterminato

La risposta dei lavoratori della FATME contro la provocazione fascista è stata forte e immediata. Ieri lo stabilimento è rimasto bloccato per protestare contro l'assalto delle squadre. Il consiglio dei delegati ha sospeso il lavoro dalle 8,30 alle 10,30 per chiedere la convocazione in direzione del consiglio stesso. Dalle 10,30 alle 12,30 hanno scioperato tutte le maestranze della fabbrica, mentre i delegati venivano ricevuti dalla direzione alla quale essi hanno denunciato la provocazione fascista e hanno chiesto l'allontanamento del gruppo di teppisti che l'azienda ha assunto (ci sono perfino figurati di Nuo-

vo) proprio con il chiaro scopo di provocare disordini e tentare di dividere così l'unità e la compattezza che i lavoratori hanno conquistato nelle lotte degli ultimi anni. Dalle 15,30 alle 16,30 si è svolta un'assemblea per comunicare a tutti i dipendenti i risultati dell'incontro (la direzione si è riservata di prendere decisioni). Intanto, nei reparti in cui lavorano i fascisti, che nell'assalto di ieri erano in prima fila insieme a mazzieri e picchiatori esterni alla fabbrica, i lavoratori hanno deciso di scioperare finché questi squalidi figurati non saranno allontanati.

## Nel cuore di Trastevere 97 famiglie attendono una casa da 18 anni

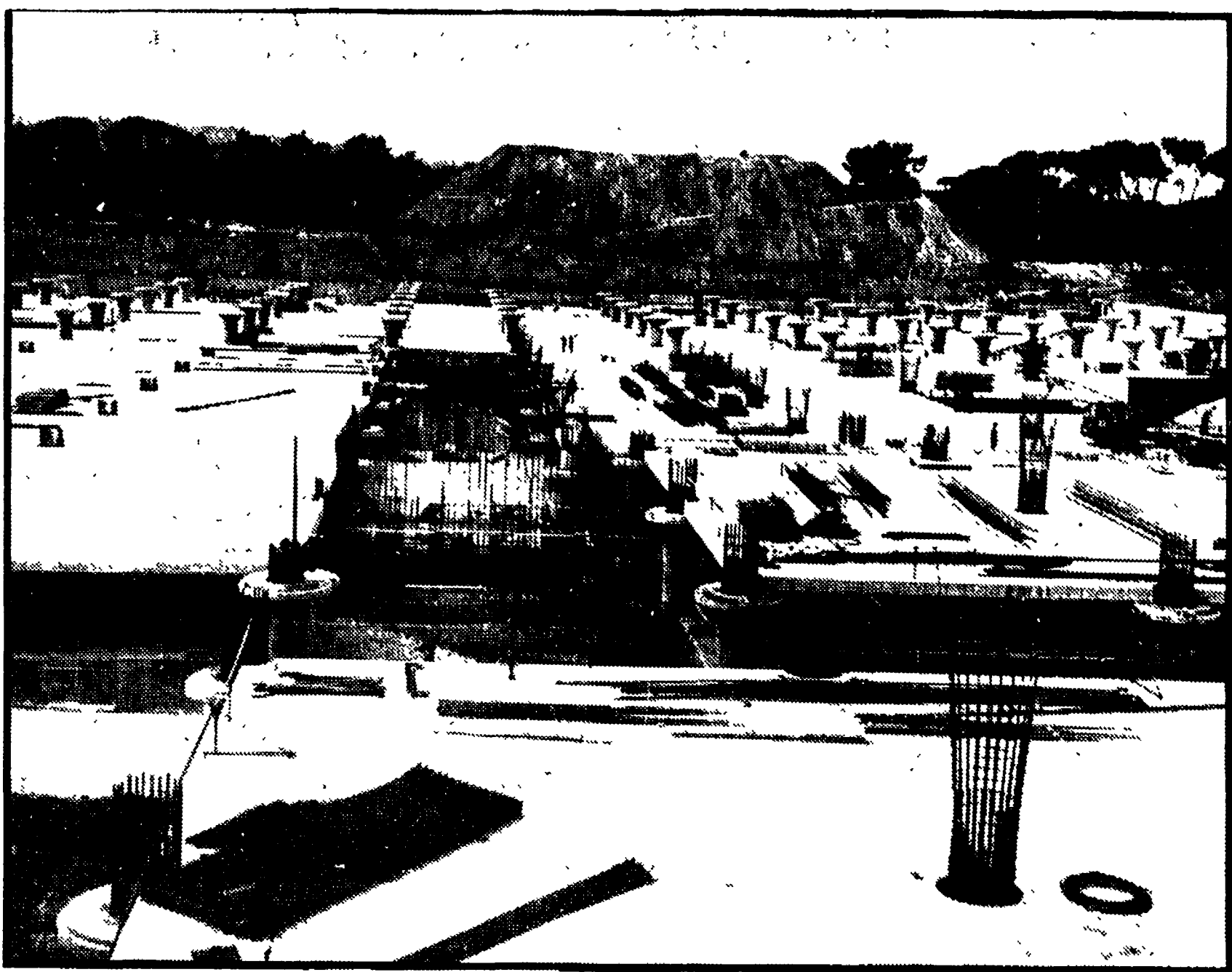


Vigili del fuoco mentre spengono l'incendio nella caserma-abitazione di via Lamarmora.



Margherita Castrolini e un altro abitante le cui stanze sono state devastate dal fuoco

## Il sotterraneo di Villa Borghese superato dal piano regolatore



## Il garage «scempio» pronto nel '72

Un'altra «visita guidata» di Darda con la stampa. Questa volta per il sopralluogo il sindaco ha scelto il parcheggio sotterraneo che la società «Condotta d'acqua» sta costruendo sotto il galoppatoio di Villa Borghese. L'opera è molto lontana dalla sua realizzazione (se tutto andrà bene il parcheggio potrà cominciare a funzionare solo nell'autunno del 1972) ma, nonostante tutto, la «visita guidata» è stata organizzata lo stesso. Dire che ci si trova di fronte a «visite» elettorali, non è quindi una forzatura politica.

A parte queste considerazioni vediamo nei particolari che cosa è il parcheggio sotterraneo di Villa Borghese. L'opera, nel suo assetto iniziale, avrà una capacità di 2 mila posti macchina (estensibile a tremila) e sarà corredata di tutti i servizi di sicurezza, manutenzione, assistenza, shopping-center necessari alla completa funzionalità di un grande self-parking. Lavorano nell'opera 23 operai e il costo previsto è di circa sei miliardi di lire. Gli accessi e gli sbocchi avverranno su percorsi separati, con raccordi alle vie di transito veloce, per le direzioni Salara-Nomentano-Prati e per Corso Francia-Cassia. E' prevista la completa automazione delle operazioni di entrata e uscita. Oltre ai sistemi di sicurezza, contro gli incendi e la ventilazione, contribuiscono alla funzionalità del parcheggio: impianto citofonico e telefonico.

Non c'è dubbio che si tratta di un parcheggio sotterraneo costruito a regola d'arte e con tutti i moderni ritrovati della scienza e della tecnica. L'unico punto oscuro è la sua effettiva utilità. Il piano regolatore del '62 (approvato due anni dopo) prevedeva, fra l'altro, l'allestimento di alcune aree sotterranee e in superficie, nelle immediate vicinanze della città-storica, da adibire a parcheggio d'auto. Sulla base di queste indicazioni la amministrazione capitolina, con la lentezza che la contraddistingue, predispose un programma di parcheggi. Il primo colpo di piccone venne dato solo sette anni dopo (settembre 1969). In questo lungo periodo le ipotesi di assetto del territorio sono in parte saltate, come sono saltati i pronostici sull'incremento della motorizzazione. Così, il parcheggio di Villa Borghese, moderno quanto si vuole, è già vecchio rispetto alle esigenze della città e realizzato nel punto meno adatto. E' chiaro che le indicazioni del piano regolatore sulle aree per i parcheggi vanno oggi riviste alla luce del diverso sviluppo della città e del grosso problema, che un giorno dovrà essere risolto, di vietare la motorizzazione privata nel centro storico, incrementando, nel contempo, la circolazione pubblica (metrò, bus, filobus e tram). Se teniamo conto di questi due punti è giusto aver insediato in quel punto un parcheggio sotterraneo? La risposta a questa domanda si può dare solo dopo una seria verifica del piano regolatore, è vero, però non è fuori luogo esprimere oggi seri dubbi sull'opera «visitata» ieri da Darda. Nella foto: una panoramica dei lavori per il parcheggio a Villa Borghese.

## Fiamme nella caserma occupata dagli sfollati

Distrutto un piano dell'ex edificio dei bersaglieri «La Marmora» - Dodici famiglie costrette ad abbandonare gli stanzoni - La causa del disastro sarebbe un cortocircuito - Le drammatiche proteste per ottenere un'abitazione decente

Un incendio spaventoso, nel cuore di Trastevere, nei tristi locali della caserma Lamarmora, dove 97 famiglie attendono da diciotto anni che il comune si decida a sistemarle in case decenti. Un fumo denso che ha fatto temere per la vita di decine di bimbi spersi per gli angusti corridoi e nei cortili. Non ci sono state vittime, ma solo per un caso. Qualcuno — prima che arrivassero i vigili del fuoco — è fuggito con gli abiti bruciati; altri si sono svegliati improvvisamente con la gola chiusa, proprio mentre le fiamme stavano per lambirli. Quello che è successo ieri pomeriggio a piazza San Francesco di Sales ha riproposto con cruda evidenza come ancora oggi a Roma la vita di migliaia di persone sia legata ad una condizione estremamente precaria. Le 97 famiglie della caserma Lamarmora stanno a qualche centinaio di metri dal Campidoglio: ma in pratica vivono in un ghetto, ignorati e isolati proprio da chi dovrebbe sentire il dovere di risolvere in qualche modo il loro dramma.

Le fiamme si sono sviluppate poco dopo le 15. Ancora non è stato stabilito con certezza come sia potuto avvenire. Sembra, comunque, che a causarle sia stato un cortocircuito nella stanza (una finestra, una cucina come un buco, un gabinetto cieco) abitata da Franco Castrolini, di 31 anni, e dalla madre Margherita di 70. Il fuoco si è propagato rapidamente, trovando facile esca nelle vecchissime strutture della caserma e nella grande quantità di cartone esistente nei corridoi lunghi anche trenta o quaranta metri. Dalla piazza si sono viste le fiamme uscire da sei o sette finestre. Subito dopo c'è stata la fuga precipitosa per le scale, attraverso i cortili, fino alla piazza dove donne e bambini hanno aspettato che il fuoco fosse domato.

Nella caserma Lamarmora abitano ancora le famiglie che, dopo lotte durate per alcuni mesi, riuscirono a strappare il permesso di occupare i locali. Si trattava di una soluzione provvisoria. Quelle famiglie sono ancora lì, dopo diciotto anni, in attesa di una casa. La loro condizione di vita — quella dei bambini soprattutto — sarebbe sufficiente per un'inchiesta dell'ufficio d'igiene. Stanze e corridoi maledoranti, cortili sudici, acqua scarsa, nessuna possibilità di vita privata.

Il fuoco ieri ha sconvolto la vita di queste famiglie. In pochi minuti fiamme e fumo hanno invaso tutti i corridoi del secondo piano. Qualcuno dalla finestra ha lanciato la prima grida di aiuto. Altri hanno telefonato al guardiano della caserma, poi al vigili del fuoco. Sulla piazza donne e bambini hanno cominciato a radunare le masserizie, per salvarle dal fuoco. Margherita Castrolini si è accorta che la sua stanza era stata distrutta dalle fiamme quando è tornata a casa dopo alcune compere. La donna si è fermata dietro lo sbarramento dei vigili ed ha soltanto avuto la forza di bisbigliare alle vicine: «Dove vado a dormire questa sera?».

L'incendio è stato domato dopo tre ore di lavoro. Sei stanzoni sono completamente andati distrutti. Si trovano tutti al secondo piano della caserma. Altre sei stanze sono inabitabili: sono state invase dall'acqua che i vigili del fuoco hanno usato per spegnere le fiamme. Dodici famiglie ieri sera non sapevano dove andare a dormire. Ma la situazione è diventata ancora più precaria per altre decine di persone: sono saltati i fili della luce, qualche tubo dell'acqua, al secondo piano l'acqua è entrata ovunque, cartoni bruciati impregnati di schiuma ostruiscono i corridoi.

Naturalmente sulle cause dell'incendio è stata aperta un'inchiesta. Ma non si è detto del cortocircuito. Non si è detto che la caserma ha bisogno di restauri, che i fili della luce in molti casi sono marci e che lo stesso è per i tubi dell'acqua. Le famiglie in diciotto anni hanno portato stato centinaia di volte. Sui tavoli del comune sono piovute decine di denunce. Hanno chiesto una casa decente. In piazza San Francesco di Sales non si è visto nessuno. Dopo che l'incendio era stato domato, ieri, è tornato tutto come prima.

### Continua la leva antifascista

#### Superati i 41.000 iscritti al Partito

La campagna di tessera-mento e proselitismo ha raggiunto a Roma le 41.000 tessere per il 1971. Oltre 700 tessere sono state consegnate in occasione della Conferenza cittadina e nei giorni immediatamente successivi. Altre 6 sezioni hanno raggiunto negli stessi giorni il 100 per cento: Albano, Casalotti, Mazzini, Portonaccio, Palestrina e Ciampino. La classifica delle zone è a tutt'oggi la seguente: Città - Aziende 2.570, 97 per cento; Est 4.941, 94; Centro 2.452, 89; Sud 6.462, 88; Ovest 5.203, 87; Nord 3.050, 87. Totale città 25.678, 90 per cento; Provincia - Castelli 6.693, 95 per cento; Civitavecchia 3.494, 92; Tivoli 2.993, 81; Colferro 2.230, 81. Totale Provincia 15.410, 81 per cento.

Continua, intanto, in tutte le sezioni lo sviluppo della leva antifascista di proselitismo al Partito in vista del prossimo XXV Aprile. Un nuovo bilancio della campagna sarà fatto nel occasione della riunione dei responsabili di organizzazione e di amministrazione, che si terrà martedì prossimo in Federazione.

### Attivi di collegio

Sono convocati oggi gli attivi di partito delle sezioni dei seguenti collegi elettorali provinciali con il seguente ordine del giorno: «Consultazione sul programma e sulla lista»: Genzano, a Genzano ore 18,30 (Ferrara); Nettuno, a Nettuno ore 18,30 (Vetere); Velletri I e II, a Velletri (Marroni); Rocca di Papa, a Rocca di Papa ore 18,30 (Imbellone); Civitavecchia I, a Civitavecchia ore 18,30 (Raparotoli); Campagnano, a Fiano I (Viale); Vicovaro, ad Arcoli ore 19,30 (Bacchelli); Tivoli I, a Tivoli ore 18,30 (Trezzi); Colferro, a Colferro ore 19,30 (Giori); Segni, a Carpinone ore 19,30 (Bischi).

Si è schiantato a pochi chilometri dall'aeroporto di Pratica di Mare

## CADE JET MILITARE: SALVO IL PILOTA

### Così i negozi per le feste

**SETTORE ABBIGLIAMENTO**: arredamento e merci varie, da oggi al 10, protrazione della chiusura alle ore 29. Domenica e lunedì chiusura totale per l'intera giornata.

**SETTORE ALIMENTARE**: oggi e domani protrazione della chiusura alle ore 29. Domenica negozi aperti fino alle 12 tranne gli spazi di mercato. I mercati rionali e i posti fissi ed ambulanti che resteranno chiusi per l'intera giornata. Lunedì chiusura per l'intera giornata. I forni dovranno provvedere al rifornimento del pane per il lunedì. Le latterie e pasticcerie osserveranno il normale orario di apertura festiva.

**BARBIERI**: i negozi di barbiere, parrucchiere per uomo e donna e mestieri affini domenica e lunedì osserveranno la chiusura totale.

### L'ufficiale si è lanciato con il paracadute

Un aereo da caccia dell'Aviazione militare è precipitato per cause non ancora accertate: il pilota si è salvato lanciandosi con il paracadute. L'aereo, un reattore «G 91», era decollato verso le 12 di ieri mattina per effettuare un volo di esercitazione; ad un tratto per cause ancora sconosciute, ha perso quota e si è schiantato a Borgo Santa Rita tra Pratica di Mare e Torvajania.

Il pilota, tenente Paolo Mosetta, 28 anni, del secondo Stormo di Treviso, era giunto pochi giorni orsono a Pratica di Mare per un corso di addestramento. Il giovane ufficiale, ha avuto la prontezza di catapultarsi all'esterno appena si è accorto del guasto. Si è salvato ed è stato raccolto da un elicottero a qualche chilometro dal campo di aviazione.

L'aereo, schiantandosi, ha provocato un incendio, spento dai vigili del fuoco di Anzio e da mezzi antincendio dell'aeroporto militare.

## Aggredito e rapinato da cinque sconosciuti

Un automobilista si è presentato l'altra notte agli agenti del commissariato San Paolo, raccontando di essere stato vittima, verso la mezzanotte, di una rapina. Si chiama Nicola Castellano di 37 anni. Al momento della rapina si trovava solo a bordo della sua automobile, una «500» posteggiata in via San Martino Valperga, nel quartiere Portuense. Cinque giovani hanno aperto la portiera dell'auto, lo hanno costretto a scendere, lo hanno picchiato e si sono allontanati dopo avergli preso il portafoglio contenente 133 mila lire in contanti e alcuni documenti. Il Castellano, dopo la rapina, si è recato al Fatebenefratelli, dove è stato medicato e giudicato guaribile in sette giorni; poi al commissariato.

### Cadavere ripescato a Fiumicino

Il cadavere di una donna, dell'apparente età di 30-35 anni, è stato trovato nelle acque del porto canale di Fiumicino. Alcuni carabinieri della compagnia di Fiumicino, che erano stati avvertiti, si sono poco dopo recati sul posto ed hanno recuperato la salma. Secondo i primi accertamenti, il corpo, che sembra si trovasse in mare da quattro-cinque giorni, non presenta segni di violenza. La donna, che ha i capelli neri e lunghi, aveva attorno al capo e al viso una sciappa di lana verde e indossava un maglione di lana rosa, un pantalone di pigiama giallo e una sottoveste; una mano era coperta da un guanto di gomma verde del tipo normalmente usato dalle massaie. Il nucleo di polizia giudiziaria dei carabinieri ha cominciato le indagini. La salma della donna, che non è stata ancora identificata, è stata portata all'istituto di medicina legale per l'autopsia.

Per le irregolarità nella lottizzazione Olmetti

## Formello: sindaco incriminato

### Licenziamenti nelle cartiere di Isola Liri

Forti attacchi padronali nelle cartiere di Isola Liri. Le più grandi cartiere di Isola Liri: la CISA, il felfriccio Ippolito e Pisani, lo scotolificio Pisani, stanno procedendo ad una forte riduzione dell'orario di lavoro, denunciando falsamente una crisi della lottazione dei loro prodotti. Nello stesso tempo, però, acquistano nuovi macchinari capaci di aumentare la produzione faccendosa, pagate ai lavoratori le spese dell'ammodernamento degli impianti. Ad Isola Liri, grosso centro operaio della provincia di Frosinone questi ultimi provvedimenti degli industriali vanno ad aggravare ulteriormente la già precaria situazione economica che da diversi anni attanaglia la città. I duecentottantuno operai della Cisa, la più vecchia cartiera e fino a poco tempo fa la più attrezzata, sono scesi in sciopero dalle 10,30 alle 11,30 e dalle 15 alle 16, il traffico, sulla statale 214 ha subito seri rallentamenti, causati dal blocco compiuto dagli stessi operai.

Per il signore Sbardella, sindaco democristiano di Formello, è stata chiesta dal Pubblico Ministero al Giudice istruttore la incriminazione per il reato di interesse privato in atti di ufficio. Nel paese, alle porte di Roma, c'è grande soddisfazione per la conclusione cui è giunto il magistrato. Infatti, una lunga battaglia politica, ha visto impegnato in prima persona il PCI ed un vasto schieramento unitario di forze politiche, decise a stroncare una delle più forti clientele costruite dalla DC. Sbardella, tra l'altro, ha la fortuna di godere dell'amicizia del presidente della giunta regionale, Mecchelli, che è in grado di controllare la situazione, attraverso la presenza in loco di suo fratello, parroco del paese.

Tutto cominciò il 28 giugno, dello scorso anno, allorché durante la campagna elettorale per la Regione, il compagno Ranalli sparse denunce al procuratore della Repubblica contro il sindaco, che faceva distribuire dal personale del comune un volantino di parte, col quale si invitavano i cittadini a votare per la DC e per Mecchelli.

Veniva, quindi, alla luce la vicenda della lottizzazione della località Olmetti, che più di ogni altra faceva emergere le scorrettezze e le violazioni compiute dallo Sbardella. Un gruppo di cittadini procedeva alla denuncia e finalmente il magistrato è giunto a formu-

## il partito

**ASSEMBLEE** - Castelverde 20 (Bencini); Nomentano 20,30 (Salvatori); Ostia 19,30 (Borgna); Cellia Magistero 16.

**C. D.** - Quadraro 19,30 (Freduzzi); Monte Mario 10 (Borgna); Prima Porta 20,30 (Gramone).

**ZONE** - Roma Sud 19 a Torpignattara attiva federaz. giovanile (Carri - Freduzzi); Roma Sud 16, a Torpignattara, segreteria.

**CORSI** - Borgo Prati 17,30 Storia PCI 1.a lezione; Borgo Prati 20,30 Storia PCI 2.a lezione (Caputo); Appio Nuovo 18,30 (Nicese); Monti Colli 19 (Vellaccio).











Due risoluzioni approvate al congresso di Mosca

IL PCUS chiede pace e libertà per l'Indocina e Medio Oriente

Piena solidarietà con i popoli delle due regioni in lotta contro l'imperialismo - Kossighin ha concluso la discussione sul piano quinquennale - Attesa per oggi la conclusione dei lavori - Gli interventi nel dibattito

Dalla nostra redazione

MOSCA, 8. Alla vigilia della conclusione dei suoi lavori (che avverrà domani con la presentazione dei nuovi organismi dirigenti del partito eletti nella serata di oggi durante una seduta aperta soltanto ai delegati) il XXIV Congresso del PCUS ha approvato oggi due dichiarazioni: « Per la pace e la pace dei popoli di Indocina » e « Per una pace giusta e duratura nel Medio Oriente ».

Sono questi i primi documenti del congresso ed è di grande significato che sul due problemi internazionali più importanti di oggi i congressisti abbiano deciso di prendere una specifica iniziativa politica.

Le due dichiarazioni non si limitano infatti a confermare la condanna delle guerre di aggressione in corso in Asia e in Africa, ma concludono lanciando un appello al popolo di ogni continente a perseguire giuste soluzioni dei conflitti.

Il documento sull'Indocina letto da Katushev esprime anzitutto la « piena solidarietà dell'Unione Sovietica coi combattenti della RVN del Vietnam del sud, del Fronte patriottico del Laos e del Fronte unito di Cambogia ». « Gli aggressori americani e i loro complici », si legge, « non sono riusciti a raggiungere i loro obiettivi né con le bombe né con gli intrighi politici né con la violenza brutale della guerra, e così sarà anche per l'avvenire, giacché il Vietnam può contare sull'eredità del suo popolo, sugli aiuti dell'Unione Sovietica e degli altri paesi socialisti, sul sostegno dei popoli del mondo intero ».

« L'Unione Sovietica », prosegue il documento, « afferma che la giusta base per la soluzione del conflitto è rappresentata dalle costruttive proposte del governo del RVN del Vietnam del sud, del Fronte patriottico del Laos e del Fronte unito del popolo cambogiano e che la giusta situazione occorre rafforzare la solidarietà con i popoli indocinesi nella lotta contro l'aggressione americana ».

« In quanto all'Unione Sovietica », si legge, « il nostro programma che anche nel futuro l'URSS sarà sempre dalla parte dei popoli del Vietnam, del Laos e della Cambogia ai quali contiamo di recare i necessari aiuti ».

Altrettanto preciso è il documento sul Medio Oriente, che è stato letto da Kossighin. « La situazione esistente nella prima parte, ribadisce la condanna da parte dell'Unione Sovietica della politica di Tel Aviv e dei suoi complici — gli Stati Uniti e le organizzazioni sionistiche in primo luogo — e la solidarietà ai popoli aggrediti. Le posizioni dei paesi arabi e dei popoli dell'Unione Sovietica e dei paesi socialisti e dell'opinione pubblica mondiale vedranno riconosciuti i loro diritti ».

Nella mattinata Kossighin, con un breve discorso, ha concluso anche la discussione sul progetto del nuovo piano quinquennale. « La commissione eletta dal congresso — ha detto — ha preso in esame le proposte di modifica ai vari capitoli del piano e ha formulato i necessari interventi. Una parte di queste proposte è già stata accolta dalla commissione che le proporrà all'approvazione del congresso. Altre proposte saranno invece esaminate dal Consiglio dei ministri e dal Gosplan per essere poi discusse quando si dovrà preparare il testo definitivo del piano entro il prossimo primo agosto. Il piano dovrà poi essere ancora esaminato e approvato dal CC del partito e dal Soviet Supremo ».

Dopo aver detto che le linee generali del piano sono state approvate da tutti gli interventi, Kossighin ha concluso affermando che « il nostro piano quinquennale è una sicura garanzia del crescente contributo dell'Unione Sovietica alla lotta per la pace e per il progresso del mondo ».

Nel dibattito sulla relazione di Kossighin erano intervenuti 14 oratori.

Balbakov, presidente del Gosplan, ha posto in rilievo fra gli obiettivi dello sviluppo economico del nuovo piano non solo dagli organismi tradizionali del partito e del governo, ma anche « dai centri di ricerca e dai centri studi che hanno lavorato per due anni per permettere poi al CC del partito ed al governo di esaminare nei dettagli vari, possibili varianti del piano ».

Balbakov ha poi sottolineato l'importanza della decisione presa di modificare a favore del settore dei consumi il rapporto tra la produzione del gruppo A (mezzi di produzione) e quella del gruppo B (beni di consumo). « Parlando di questi due gruppi », ha detto, « ci ha liberati dalla necessità di occuparsi di molti problemi correnti e ci ha permesso di lavorare soltanto sulle questioni più importanti, prima di tutto quelle connesse con la pianificazione a lungo termine ».

Tarassov, ministro dell'industria leggera, ha lungamente risposto alle critiche e alle osservazioni riguardanti il suo settore (e concernenti soprattutto i problemi della qualità e dell'assorbimento dei costi) e del varo prodotti per la casa « la vita di ogni giorno ». Prokofiev, ministro dell'istruzione, ha affermato che il numero dei diplomati delle

scuole secondarie dovrà passare da 5,2 milioni del '70 ai 4,7 milioni nel '75.

L'ultimo a intervenire è stato oggi Rudnev, ministro del settore dei mezzi di automazione, e il suo discorso — uno dei più interessanti ascoltati dai delegati — è stato dedicato pressoché interamente ai problemi nuovi di quella che è stata chiamata la « cibernetizzazione » dell'economia sovietica. Rudnev ha detto anzitutto — e questa affermazione è da sottolineare perché è stata chiamata la « cibernetizzazione » dell'economia sovietica — che il ricercatore e il progettista nel campo dell'automazione, della cibernetica e del computer economico-matematico « hanno trovato presso il partito un valido appoggio, una atmosfera buona e aperta verso tutto quello che c'è di nuovo ».

Il ministro ha poi informato i congressisti che la produzione di macchine da calcolo elettronico è aumentata nel quinquennio trascorso del 40 per cento. Non si tratta solo di un aumento quantitativo, ha aggiunto, giacché l'Unione Sovietica — riducendo così i ritardi che erano presenti nel settore — dispone oggi di macchine nuove dei tipi più vari. Il « ventaglio » della produzione (tipi di macchine cioè di diversa qualità) si è allargato del 180 per cento e proprio nei giorni scorsi nell'Unione Sovietica è entrato in servizio il primo computer microelettronico della cosiddetta « terza generazione ».

Adriano Guerra

Gli incontri della delegazione del PCI

Un colloquio con i compagni ungheresi — Gli ultimi saluti degli invitati stranieri

Dalla nostra redazione

MOSCA, 8. Nel corso dei lavori del XXIV Congresso del PCUS la delegazione del nostro partito ha avuto numerosi incontri con delegazioni dei partiti comunisti ed operai e dei movimenti di liberazione nazionale presenti a Mosca.

La delegazione del PCI si è anche incontrata con il segretario del POSU Janos Kardos e con i membri dell'Ufficio politico Komocsin e Nemes. In un comunicato si precisa che le due delegazioni si sono scambiate i punti di vista sulle relazioni tra i due partiti, sulle questioni della politica estera e sui problemi attuali del movimento comunista internazionale. L'incontro — nota il comunicato — si è svolto in un'atmosfera cordiale e fraterna.

Stamane al congresso sono intervenuti gli ultimi delegati stranieri che hanno recato il saluto al XXIV del PCUS. Il segretario del Partito comunista del Brasile Luis Carlos Prestes, parlando della situazione del suo paese, ha denunciato il regime di repressione e di torture instaurato dai militari dopo il colpo di Stato ed ha poi messo in luce il ruolo dell'Unione Sovietica nel campo della lotta antimperialista. Altro intervento quello del presidente del Partito comunista del Sud Africa, John Marx, che dopo aver ricordato la storia del suo paese (fondato il 30 giugno 1921) ha illustrato la lotta di liberazione nazionale che si svolge nel paese, mentre tutte le potenze imperialiste sono impegnate in una vergognosa gara di aiuti al regime razzista. Il segretario del partito comunista ha poi parlato delle minacce dell'imperialismo sudaficano nei confronti dei paesi africani indipendenti.

c. b.

Dopo l'attentato all'ambasciatore jugoslavo

Manifestazioni a Stoccolma contro i terroristi croati

« Chiudere le frontiere agli assassini » — L'incredibile tolleranza del governo svedese nonostante i ripetuti e precisi avvertimenti — Un giovane jugoslavo ucciso in un incidente politico



STOCOLMA — Gli attentatori dell'ambasciatore jugoslavo arrestati da agenti svedesi subito dopo la sparatoria

STOCOLMA, 8. Emozione e scandalo in Svezia per l'attentato dei due fascisti croati (Andjelko Brackovic e Zoran Mirovic) contro l'ambasciatore jugoslavo a Stoccolma, il diplomatico è stato ferito da proiettili alla testa, all'inguine e a una gamba. Il giorno conservatore Svenska Dagbladet definisce il grave episodio « una vergogna per la Svezia ». Centinaia di jugoslavi democratici, che vivono e lavorano a Stoccolma, hanno manifestato con cartelli che esprimevano la loro protesta contro il « terrore fascista » e chiedevano la chiusura « delle frontiere » agli assassini.

A Goetberg gli ustascia hanno provocato una rissa, nel corso della quale un giovane jugoslavo è rimasto ucciso. L'incidente ha naturalmente reso ancora più tesa l'atmosfera.

La stampa pubblica particolare che sottolinea la colpevole negligenza con cui le autorità svedesi hanno trattato il grave problema del terrorismo ustascia. Soltanto un agente di un'agenzia investigativa privata era in servizio davanti all'ambasciata jugoslava « malgrado » — commenta l'Associated Press — i timori espressi da Belgrado circa la sicurezza del suo rappresentante diplomatico.

L'ambasciatore Rolovic avrebbe avvertito le autorità svedesi, non più tardi di lunedì scorso, di essere stato informato da Belgrado che due giovani estremisti croati erano in viaggio per aggredirlo. « Un portavoce dell'ufficio del premier Olof Palme », prosegue l'agenzia, « ha confermato che il ministero degli Esteri jugoslavo aveva avvertito le autorità svedesi di es-

sera preoccupato circa la sicurezza dell'ambasciatore. Perché, allora il governo svedese è rimasto inerte? Alla inquietante domanda non c'è — per ora — risposta.

La « inammissibile tolleranza » svedese nei confronti di questi ustascia (così la definisce Belgrado) è tanto più grave in quanto per ben due volte, in febbraio, i fascisti avevano attaccato il consolato di Goetberg per tentare di prelevare ostaggi. Tali precedenti avrebbero dovuto indurre il governo di Stoccolma a prendere le debite misure contro i terroristi, cosa che non è avvenuta.

Belgrado: inammissibile tollerare i fascisti

Dal nostro corrispondente

BELGRADO, 8. L'attenzione dell'opinione pubblica jugoslava continua ad essere rivolta verso il barbaro attentato compiuto ieri dai terroristi fascisti dell'emigrazione croata ustascia contro il personale dell'ambasciata della RSFJ a Stoccolma.

Centinaia di telegrammi, manifestazioni operaie e studentesche testimoniano della emozione e della collera suscitata nel popolo jugoslavo dallo attentato del due giovani fascisti. Il sottosegretario agli Esteri Pecic si è recato a Stoccolma, dove si incontrerà probabilmente con il « premier » svedese Palme. I giornali commentano oggettivamente la tolleranza manifestata più volte dalle autorità svedesi verso l'attività di alcuni gruppi ustascia che fanno parte dell'emigrazione jugoslava in Svezia.

Il portavoce del ministero degli Esteri, Vujac, ha riconfermato oggi ai giornalisti la po-

sizione ufficiale del governo jugoslavo, dopo la energica protesta consegnata ieri dal ministro degli Esteri, Veljko Vujac al detto: « Il governo svedese è stato più volte informato dell'esistenza di organizzazioni terroristiche e dei loro attività contro le rappresentanze diplomatiche e consolari della Repubblica socialista federativa jugoslava ». Continuiamo a dire che « l'attentato di ieri dimostra che la tolleranza del governo svedese di questi gruppi è oggi inammissibile e che le « misure energetiche » prese dall'onorevole con estremo ritardo, non hanno dato nessun risultato ».

L'attentato di ieri, come quello precedente di Goetberg, è in diretto collegamento con il processo di appello che si aprirà il 21 aprile a Belgrado contro un gruppo di ustascia colpevoli di una serie di attentati che hanno provocato un morto e centinaia di feriti nel corso dell'anno 1968.

Durante la conferenza stampa del portavoce degli Esteri, è stato anche affermato, a proposito delle possibilità di una visita del ministro degli Esteri jugoslavo Tepavac a Belgrado, che « lo scambio di delegazioni ad alto livello è in armonia con i rapporti esistenti tra i due paesi e non esistono quindi difficoltà di principio ».

Franco Petrone

Chiesto un passo del governo per salvare il giovane condannato a morte in Brasile

Per la prima volta dopo ottanta anni, una condanna a morte è stata pronunciata in Brasile. La pena capitale, abolita nel 1891 e ripristinata alla fine del 1969, è stata comminata ad un ragazzo di 19 anni, Teodemiro Romeiro Dos Santos, accusato di reati politici. La sentenza — che dovrebbe essere eseguita entro pochi giorni — ha suscitato orrore in Brasile e all'estero.

I deputati del gruppo comunista Leonilde Iotti, Renato Sandri, Vincenzo Corghi e Ugo Bartesaghi hanno presentato un'interrogazione al presidente del Consiglio e al ministro degli Esteri. I deputati chiedono « che il governo italiano compia urgenti passi presso le autorità costituite brasiliane per chiedere che venga risparmiata la vita di Teodemiro Romeiro Dos Santos e che, con l'abolizione della pena di morte, in Brasile si ponga fine anche alla pratica generalizzata della tortura oggi realizzata a livelli di effettualità ».

Anche i deputati dc Graneli, Tina Anselmi, Bodrato e altri hanno rivolto un'interrogazione per sollecitare « i più opportuni passi diplomatici in riferimento al ripristino della pena di morte in Brasile e alla condanna del giovane Teodemiro Romeiro ».

Augusto Pancaldi

Parigi

Aspri scontri fra le forze politiche sulla crisi dei licei e università

Dal nostro corrispondente

PARIGI, 8

Il primo ministro Chaban Delmas, cui il segretario generale del Partito gollista Tommasini aveva rimproverato una eccessiva liberalità in materia di informazione radiotelevisiva, è stato violentemente attaccato dai deputati del gruppo parlamentare gollista a proposito della situazione esistente nelle università, istituti superiori e licei.

Tutto è cominciato dal caso, ormai clamoroso, della Scuola Nazionale Superiore, orgoglio della Francia borghese, fabbrica modello di insegnamenti (anche Pompidou è uscito da questa scuola) diventata, secondo alcuni, « un covo della contestazione maolista ». Proprio alla Scuola Nazionale Superiore, in occasione della celebrazione del centenario della Comune, alcune decine di allievi avevano coperto di scritte i muri delle aule e la lapide dei caduti in guerra, asportati i libri della biblioteca, distrutto un certo numero di installazioni. Il preside dello istituto aveva dato le dimissioni lunedì scorso e il ministro dell'educazione nazionale aveva deciso la chiusura della scuola in attesa della riparazione.

Ma poiché ciò che è accaduto alla Scuola Nazionale Superiore non è un fatto isolato, poiché nonostante le misure amministrative, i processi per direttissima e le condanne, il fuoco sotterraneo della contestazione violenta serpeggia nelle università e nei licei di Francia, la destra gollista è balzata sull'occasione per mettere sotto processo il primo ministro, praticamente accusato di debolezza e di incapacità di mantenere l'ordine, per sollecitare a prendere misure draconiane contro i contestatori.

Nel corso della riunione del gruppo parlamentare gollista è stato detto che « la Scuola Nazionale Superiore è diventata un bordello », che « l'autorità dello stato si sta sfaldando », che « l'80 per cento dei francesi attende dal governo misure adeguate per far rispettare il contratto sociale », che, tutto sommato, Tommasini aveva avuto ragione di denunciare alla critica progressista che anima i servizi di informazione radiotelevisivi e la « vigliaccheria dei magistrati » verso gli studenti colpevoli di disordini.

Ora, se è vero che i sonni della borghesia francese, da molti mesi, sono turbati da episodi di violenza e di inciviltà che hanno disistituiti i fantasmi del maggio '68, è soprattutto vero che alle radici del malessere regnante nella università — come ha scritto Roland Leroy, deputato del PCF, in una sua interrogazione al governo — « v'è una carenza gravissima di aule, di insegnanti, di installazioni, carenze che non può essere ridotta al solo problema del mantenimento dell'ordine ».

D'altro canto proprio ieri su Le Monde Maurice Duverger denunciava la disastrosa disorganizzazione dei tredici ministeri e sindacati, l'arretratezza e l'incapacità del governo di amministrate le masse universitarie nei sobborghi per isolare e controllare separatamente, col risultato finale di distruggere il cuore universitario e culturale della capitale francese.

Preso di mira dalla destra per la sua presunta debolezza, criticato a sinistra per la rimpatriata di fronte ai disordini alle università, Chaban Delmas se l'è cavata annunciando imminenti misure destinate a « raddrizzare la situazione ».

Quali saranno? Lo si saprà il 20 aprile quando il primo ministro pronuncerà davanti al parlamento un discorso dedicato in gran parte alla situazione universitaria. Il problema del mantenimento dell'ordine. Questo discorso era già stato annunciato da una settimana e si ha quindi l'impressione che la destra gollista, forte del malumore di una parte dell'opinione pubblica per le imprese dei « gauchistes », abbia voluto esercitare un'azione di distensione sul fronte dell'ordine, come è anche apparso in certi interventi, il tentativo di subordinare le associazioni di altri organismi. A tutti questi temi è stata data una risposta coerente, seppure appena abbozzata. Dobbiamo avere fiducia nei lavoratori e nella loro capacità di dirigere tutto il lavoro da oggi in avanti.

Come sono stati giudicati al convegno problemi come quelli della « integrazione » politica dei monopoli nella CEE in particolare?

Ecco in breve alcuni risposte a problemi che, secondo me, richiedono più ampia discussione, e non solo in Germania. Il convegno di Francoforte ha scartato la linea cosiddetta dell'integrazione, e ha indicato quella della « partecipazione » e della « partecipazione ».

Bisognerà ancora trattare l'argomento: si è avuta l'impressione che al fondo del dissenso che, al termine del convegno, hanno espresso i delegati del sindacato IG Metall vi sia la loro proposta, seppure confusa, di una « politica di integrazione », con una sottovalutazione di tutti i problemi che gli emigranti mettermati che con il loro Paese. La politica della CEE è stata invece apertamente criticata nella

Augusto Pancaldi

Emigrazione

Programma unitario dal convegno di Francoforte

Un compito di tipo nuovo per le associazioni di emigrati - L'importanza dei rapporti con i sindacati tedeschi ed italiani - Il dissenso con l'IG Metall sull'integrazione - Preciso impegno antifascista

La FILEF (Federazione Italiana Lavoratori Emigrati e famiglie) ha partecipato attivamente al convegno delle associazioni di emigrati svoltosi con successo il 20 e 21 marzo nella Germania Federale. Al suo segretario, Gaetano Volpe, abbiamo chiesto di illustrarci i risultati dell'assise.

Può darci un giudizio complessivo sul convegno unitario di Francoforte e direi quali indicazioni di lavoro si sono scaturite per la nostra emigrazione in Germania?

Il convegno ha assolto al suo compito fondamentale: definire un programma unitario da porre a base del lavoro delle associazioni in modo da superare il carattere frammentario e parziale con il quale si sono finora affrontati i problemi gravi e complessi, della nostra emigrazione in Germania. Sulla base della linea programmatica del documento approvato il 17 ottobre, con il quale si impegnava l'emigrazione a battersi per la difesa della nostra identità italiana di piena occupazione e di blocco dell'esodo dal Mezzogiorno, sono state emanate indicazioni più specifiche, tra cui quella della casa, dell'istruzione scolastica e professionale, della difesa della nostra emigrazione e delle loro associazioni, di decidere le scelte che il riguardano, senza più fornire deleghe a chicchessia. Un esempio di questa linea è quella di Francoforte, ha rifiutato ogni sorta di paternalismi. Credo che il convegno abbia dato un nuovo colpo alla vecchia politica dell'emigrazione « da assistere ». E infatti, con la decisione di organizzare una base, nelle città di Francoforte, i comitati unitari, con l'appello a rafforzare le associazioni, si è voluta affermare una linea di lavoro nuovo. Il convegno non ha tuttavia risolto ogni problema, e ha reso più anzitutto il ritardo che vi sono stati nell'affrontare una concreta azione unitaria. Le questioni tuttora aperte sono demando, come è stato nella risoluzione, il comitato

Avete discusso dei rapporti tra le associazioni e i sindacati. Puoi dirci in quali termini?

La questione è stata sempre presente durante tutto il convegno, anche se spesso in termini non espliciti. Rimane ancora da approfondire bene il rapporto tra associazioni e sindacati italiani e tedeschi. Credo che la realtà ci ponga davanti a dati di fatto: le associazioni, sorte in un'epoca di movimento democratico in generale, sono oggi un dato della realtà. La FILEF ha contribuito a porre le associazioni unitarie di emigrati della lotta, rivolta in due direzioni: verso il nostro Paese, come parte integrante di un colpo alla mano che il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria. Risultato chiaro che tra gli interlocutori fondamentali, anche se non esclusivi, delle associazioni sono i sindacati tedeschi e italiani, la DGB e le grandi centrali italiane, CGIL, CISL e UIL. Occorrono nuovi approfondimenti, e ulteriori confronti, per definire le linee e i programmi di lotta unitaria. A Francoforte si è trattato di discutere l'incrocio con la DGB. Inoltre le associazioni hanno deciso di impegnarsi perché i lavoratori italiani emigrati in Germania, tedeschi e vi partecipino attivamente, essendo quella una delle sedi per il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria.

Avete discusso dei rapporti tra le associazioni e i sindacati. Puoi dirci in quali termini?

La questione è stata sempre presente durante tutto il convegno, anche se spesso in termini non espliciti. Rimane ancora da approfondire bene il rapporto tra associazioni e sindacati italiani e tedeschi. Credo che la realtà ci ponga davanti a dati di fatto: le associazioni, sorte in un'epoca di movimento democratico in generale, sono oggi un dato della realtà. La FILEF ha contribuito a porre le associazioni unitarie di emigrati della lotta, rivolta in due direzioni: verso il nostro Paese, come parte integrante di un colpo alla mano che il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria.

Avete discusso dei rapporti tra le associazioni e i sindacati. Puoi dirci in quali termini?

La questione è stata sempre presente durante tutto il convegno, anche se spesso in termini non espliciti. Rimane ancora da approfondire bene il rapporto tra associazioni e sindacati italiani e tedeschi. Credo che la realtà ci ponga davanti a dati di fatto: le associazioni, sorte in un'epoca di movimento democratico in generale, sono oggi un dato della realtà. La FILEF ha contribuito a porre le associazioni unitarie di emigrati della lotta, rivolta in due direzioni: verso il nostro Paese, come parte integrante di un colpo alla mano che il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria.

Avete discusso dei rapporti tra le associazioni e i sindacati. Puoi dirci in quali termini?

La questione è stata sempre presente durante tutto il convegno, anche se spesso in termini non espliciti. Rimane ancora da approfondire bene il rapporto tra associazioni e sindacati italiani e tedeschi. Credo che la realtà ci ponga davanti a dati di fatto: le associazioni, sorte in un'epoca di movimento democratico in generale, sono oggi un dato della realtà. La FILEF ha contribuito a porre le associazioni unitarie di emigrati della lotta, rivolta in due direzioni: verso il nostro Paese, come parte integrante di un colpo alla mano che il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria.

Avete discusso dei rapporti tra le associazioni e i sindacati. Puoi dirci in quali termini?

La questione è stata sempre presente durante tutto il convegno, anche se spesso in termini non espliciti. Rimane ancora da approfondire bene il rapporto tra associazioni e sindacati italiani e tedeschi. Credo che la realtà ci ponga davanti a dati di fatto: le associazioni, sorte in un'epoca di movimento democratico in generale, sono oggi un dato della realtà. La FILEF ha contribuito a porre le associazioni unitarie di emigrati della lotta, rivolta in due direzioni: verso il nostro Paese, come parte integrante di un colpo alla mano che il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria.

Avete discusso dei rapporti tra le associazioni e i sindacati. Puoi dirci in quali termini?

La questione è stata sempre presente durante tutto il convegno, anche se spesso in termini non espliciti. Rimane ancora da approfondire bene il rapporto tra associazioni e sindacati italiani e tedeschi. Credo che la realtà ci ponga davanti a dati di fatto: le associazioni, sorte in un'epoca di movimento democratico in generale, sono oggi un dato della realtà. La FILEF ha contribuito a porre le associazioni unitarie di emigrati della lotta, rivolta in due direzioni: verso il nostro Paese, come parte integrante di un colpo alla mano che il nostro emigrato italiano in lotta per il progresso democratico dell'Italia, e verso la Germania, per la conquista della patria.

Augusto Pancaldi

Si svolgerà il 17 aprile

Manifestazione internazionalista in Germania

E' stata indetta dal DKP e dal PCI a Francoforte

Il Partito comunista tedesco (DKP) ed il PCI hanno indetto il 17 aprile a Francoforte una manifestazione internazionalista in occasione del 50° anniversario della nascita del nostro partito. La manifestazione si svolgerà alle ore 18 presso la Volkshilfshaus di Francoforte. Odoewald, nel corso di essa parleranno il compagno Ellen Weber, vice presidente del DKP per l'Assia ed il compagno comunista Pio La Torre per il PCI.

Il PCI e il DKP chiamano tutti i lavoratori, tutti i giovani, tutti i democratici ad una vigliaccata contro le minacce fasciste, ed invitano i lavoratori italiani e tedeschi ad una battaglia unitaria contro lo sfruttamento da parte del grande capitale, per migliori condizioni di vita, per alloggi umani e decenti, per la difesa della democrazia. La manifestazione di Francoforte, si dice in una nota in cui essa viene annunciata, « è un momento importante di questa azione comune ».

BELGIO - Nelle miniere maggioranza di italiani

Alla fine del quarto trimestre del 1970 risultavano occupati nelle miniere belghe 6.519 italiani (di cui 783 in superficie e 5.736 nel sottosuolo) con un aumento del 183 unità rispetto al terzo trimestre dello stesso anno. Al 31 dicembre 1970 erano occupati nelle miniere belghe anche 1.090 spagnoli, 1.057 greci, 2.420 marocchini e 3.458 turchi.

I problemi degli emigrati discussi all'INCA

Lavoreranno uniti i patronati all'estero

CGIL, CISL e UIL terranno insieme un convegno il 22 a Bruxelles sulla sicurezza sociale e sulle nuove norme previdenziali e assicurative

Il consiglio direttivo dell'INCA ha dedicato la sua ultima riunione ad un esame, assieme ai responsabili delle sedi all'estero, dell'attività dell'istituto nei Paesi esteri di maggiore immigrazione e della politica unitaria in difesa dei diritti degli emigrati. Il dibattito, aperto da una relazione del vice presidente Angelini, ha messo in evidenza le precarie, difficili condizioni in cui si trovano gli emigrati come conseguenza della insufficienza e del mancato rispetto dei trattati, convenzioni, impegni bi o

multilaterali, sia nell'ambito della Comunità europea sia nei Paesi d'Europa extracomunitaria, sia in quelli oltre oceano. Irrisolti risultano i problemi di abitazione, dell'istruzione e riqualificazione professionale, dell'istruzione scolastica per i figli, del diritto alle prestazioni sanitarie e assistenziali, dell'uguaglianza di trattamento con i lavoratori locali, e così via.

Oggi non che ma è in corso quindi la necessità — ha detto Angelini — di imporre una profonda modificazione all'atteggiamento del governo perché il problema degli emigrati sia affrontato « con tutto l'impegno necessario per garantire al nostro emigrato l'applicazione di tutti i diritti acquisiti, anche una loro estensione ». In questo contesto si inserisce l'attività di lavoro dell'INCA, che ha sempre per scopi e obiettivi i centrali sindacali del Paese e l'immigrazione per azioni comuni, l'applicazione degli accordi e regolamenti esistenti, primi fra tutti quelli relativi alla parità di salario e di trattamento.

Per portare avanti questa azione l'INCA aumenterà il suo già notevole sforzo organizzativo che dal 1970 ha visto impegnati 88 uffici regionali, provinciali e di zona nei Paesi di immigrazione, con 413 fra funzionari, collaboratori, assistenti e il disbrigo di oltre 160 mila pratiche. Ma la forza maggiore dovrà risiedere soprattutto nell'azione unitaria fra i vari patronati all'estero. « E' indubbio — ha detto Angelini — che lo spirito di collaborazione fra i vari patronati all'estero, la CGIL, la CISL e la UIL, sia a livello confederale sia a livello di categoria, ha costituito l'elemento portante di una nuova visione dei rapporti tra i patronati all'estero; in passato non hanno avuto un carattere uniforme, tuttavia possiamo dire che oggi ci presentiamo uniti, nei confronti delle autorità italiane e locali ».

Fra le diverse iniziative di carattere unitario quella di maggiore spazio è costituita dal convegno che si terrà a Bruxelles dal 22 al 24 aprile prossimo, dedicato dai patronati ad un esame degli emigrati e dei regolamenti comunitari sulla libera circolazione e la sicurezza sociale dei lavoratori emigranti e delle questioni relative alla definitiva approvazione di una nuova normativa previdenziale e assicurativa. Il convegno di Bruxelles vuole essere anche — come ha sottolineato il consiglio direttivo — un contributo specifico dei patronati al convegno unitario degli emigrati, con il sostegno delle sinistre, che è la Giunta di governo emanò un decreto che fissò le norme per un contributo finanziario emigrati che intendono rientrare in Sicilia il 13 giugno per aderire al loro diritto dovere.

SICILIA Hanno paura del voto degli emigrati

L'assemblea è stata scioltasi prima di votare la proposta per un contributo a chi rientra per le elezioni

L'USFE, che è l'organizzazione unitaria degli emigrati siciliani e delle loro famiglie, ha protestato vivamente perché il governo regionale di centro-sinistra della Sicilia ha impedito, con un colpo alla mano che ha chiuso in anticipo la legislatura, di discutere e votare la proposta tendente a favorire il rientro degli emigrati come conseguenza della insufficienza e del mancato rispetto dei trattati, convenzioni, impegni bi o

multilaterali, sia nell'ambito della Comunità europea sia nei Paesi d'Europa extracomunitaria, sia in quelli oltre oceano. Irrisolti risultano i problemi di abitazione, dell'istruzione e riqualificazione professionale, dell'istruzione scolastica per i figli, del diritto alle prestazioni sanitarie e assistenziali, dell'uguaglianza di trattamento con i lavoratori locali, e così via.

Oggi non che ma è in corso quindi la necessità — ha detto Angelini — di imporre una profonda modificazione all'atteggiamento del governo perché il problema degli emigrati sia affrontato « con tutto l'impegno necessario per garantire al nostro emigrato l'applicazione di tutti i diritti acquisiti, anche una loro estensione ». In questo contesto si inserisce l'attività di lavoro dell'INCA, che ha sempre per scopi e obiettivi i centrali sindacali del Paese e l'immigrazione per azioni comuni, l'applicazione degli accordi e regolamenti esistenti, primi fra tutti quelli relativi alla parità di salario e di trattamento.

Augusto Pancaldi



Mentre annuncia un modesto aumento del ritmo dei rimpatri

# Nixon si rifiuta di fissare una data per il ritiro totale dall'Indocina

Dura reazione dei democratici: il presidente ha mancato « la migliore occasione di porre fine alla guerra » - I senatori Muskie e McGovern, aderiscono alla manifestazione pacifista del 24 aprile a Washington - Il Pentagono annuncia che i massacratori non saranno incriminati

## Rassegna internazionale

### La « fine del tunnel » non si avvicina

Il succo dell'atteso discorso di Nixon sta in un tentativo, abbastanza modesto, di tranquillizzare l'opinione americana sempre più ostile alla continuazione della guerra nella penisola indocinese. Ma già dalle prime reazioni si ricava che questo tentativo è largamente fallito. I soldati americani che combattono nel Vietnam sono stati i primi a rendere nota la loro delusione. « Questa guerra deve finire », hanno detto in generale: « Quanto prima ce ne andiamo meglio sarà ». E' uno stato d'animo perfettamente comprensibile. Per chi combatte nel Vietnam, infatti, a migliaia di chilometri dal proprio paese, senza vedere concretamente le prospettive di una vittoria, non è affatto facile credere agli argomenti di Nixon secondo cui tutto si potrà risolvere rapidamente. Non lo ha detto, ripetutamente, anche il suo predecessore?

Non a caso, del resto, l'attuale capo della Casa Bianca è ricorso all'accusa contro Johnson e contro Kennedy. Formalmente egli dice cosa esatta quando afferma che nel periodo in cui era vicepresidente con Eisenhower nessun soldato americano combatteva nel Vietnam mentre quando è diventato presidente ve ne erano più di mezzo milione. Ma il fatto è che da presidente, appunto, egli ha seguito le orme di coloro che ponevano sotto accusa. E le segue tuttora.

Quel che gli si rimprovera, in effetti, è di non lasciar intravedere la famosa « fine del tunnel ». Certo, Nixon ha annunciato un leggero incremento mensile del ritiro delle truppe americane. Ma da tutto il contesto del discorso emerge con chiarezza la contraddizione tra la parte della speranza di addormentare l'opinione americana con annunci di ritiro con il controcanto e dall'altra l'assenza di una qualsiasi prospettiva concreta di pace. E' quel che gli si rimprovera in America da parte di tutti coloro — e sono moltissimi — che da lungo tempo hanno compreso come la sola via di uscita possibile sta nel ritiro completo del corpo di spedizione.

WASHINGTON, 8

Dura reazione dell'opposizione democratica e di vasti settori dell'opinione pubblica al discorso con cui il presidente Nixon, mentre ha promesso di ritirare, tra il 1° maggio e il 1° dicembre, altri centomila uomini dal Vietnam, ha ribadito il rifiuto di fissare una data per il ritiro totale. I senatori Edmund Muskie e George McGovern, due dei possibili candidati del partito democratico alle elezioni presidenziali del '72, hanno indicato in questa omissione la prova del fatto che Nixon non ha alcuna intenzione di impegnarsi a scegliere la continuazione della guerra, l'ipocrite e cinico, perciò, aggiungono giustamente i vietnamiti, è il suo appello al rilancio del negoziato di Parigi. Come gli si può credere, quando è del tutto chiaro, ormai, che la trattativa di pace può avanzare a una sola condizione, quella, appunto, che venga posto un termine preciso e definitivo alla presenza delle truppe americane nella penisola indocinese? Nixon afferma che precisare un tale termine significherebbe « aiutare il nemico a scegliere gli obiettivi del suo attacco ». Ciò è perfettamente falso, dal momento che i vietnamiti si sono ripetutamente e solennemente impegnati ad astenersi da qualsiasi azione offensiva contro il corpo di spedizione americano in fase di rimpatri.

La verità è che il presidente degli Stati Uniti sta perseguendo ancora l'obiettivo della cosiddetta vietnamizzazione della guerra. Per questo egli contrariamente alla evidenza, afferma che la invasione del Laos meridionale è stata un successo. I fatti, però, sono testardi. E i fatti stanno a indicare che una « vietnamizzazione » basata davvero sul ritiro delle truppe americane condurrà al rapido sfacelo del regime di Saigon. Nixon lo sa bene: ecco la ragione per cui prende tempo nella speranza che l'esercito di Saigon divenga capace di combattere da solo. Ma riuscirà con spedienti di questa natura a mutare il corso delle cose? La esperienza di questi anni, e quella recentissima nel Laos meridionale parla chiaro. Di qui lo scetticismo con il quale il suo discorso è stato accolto negli Stati Uniti. Nixon, in effetti, vorrebbe due cose palesemente inconciliabili: poter ritirare i soldati americani ed essere al tempo stesso sicuro che il Vietnam del sud, la Cambogia e possibilmente anche il Laos rimangano sotto il controllo degli Stati Uniti. Ma proprio perché si tratta di un desiderio irrealizzabile, la « fine del tunnel » non si vede né si vedrà tanto presto.

a. j.

### RDV e GRP alla conferenza sul Vietnam

## Parigi: Nixon vuole continuare la guerra

« Il presidente degli USA non ha voluto trarre la giusta lezione dalla disfatta nel Laos » - Thi Binh: fissare la data del ritiro definitivo

### Dal nostro corrispondente

PARIGI, 8. Interrotta da tre settimane prima per decisione della delegazione di Hanoi che voleva così protestare contro la ripresa dei bombardamenti americani sulla RDV, poi per una manovra americana di ritorsione — la conferenza a quattro sul Vietnam ha ripreso oggi i suoi lavori ed è servita ai rappresentanti della Repubblica democratica vietnamita e del Governo rivoluzionario provvisorio del Vietnam del sud per un immediato commento alle dichiarazioni fatte ieri sera dal Presidente degli Stati Uniti. In assenza del ministro Xuan Thuy, che rientra domani da Mosca dove ha incontrato i dirigenti della RDV presenti al XXIV Congresso del PCUS, Nguyen Minh Vy ha detto, a nome del governo di Hanoi, che Nixon non ha voluto trarre la giusta lezione dalla disfatta subita nel Laos: « Il suo rifiuto di fissare una data limite per il ritiro di tutte le truppe americane stanziate nel Vietnam del sud, la sua ostinazione ad appoggiare l'amministrazione di Saigon, la concentrazione di truppe, di navi e di mezzi aerei destinati a eventuali operazioni contro la

RDV provano che il Presidente americano vuole continuare la guerra per risolvere il problema vietnamita non al tavolo del negoziato ma sul campo di battaglia. Per quanto riguarda la questione dei prigionieri di guerra, questione ripresa stamattina dal delegato saigonese e dal capo della delegazione americana Bruce, essa non si pone nei termini esposti da Nixon — ha detto il ministro Thi Binh a nome del GRP. Per Nixon bisogna evitare di fissare una data limite alle operazioni militari altrimenti gli Stati Uniti perdono e il ruolo principale moneta di scambio per liberare i giovani americani prigionieri. Ma è proprio fissando questa data, cioè permettendo un regolamento globale del problema vietnamita che la questione dei prigionieri verrà immediatamente risolta. « Noi ripetiamo — ha detto il ministro Thi Binh — che il problema dei prigionieri di guerra non può essere risolto a parte, non può cioè essere separato da quello della cessazione dell'invasione americana e della soluzione politica globale del problema vietnamita ».

a. p.

ticare il coraggio e il sacrificio dei giovani americani nel Vietnam». Esse non devono oscurare « la generosità e l'altruismo » del corpo di spedizione né la sua opera benefica verso il popolo vietnamita. Questa deve essere fonte di « ammirazione ».

Anche oggi l'inaudita linea di condotta scelta da Nixon è stata stigmatizzata al Congresso. I già citati senatori Muskie e McGovern si sono dichiarati « sbalorditi per la noncuranza con cui il presidente, che chiede al giovane oppositori di operare nell'ambito della legge, ostacola poi il corso della giustizia ».

Ma, a rendere ancora più inaudita la questione, è venuta una dichiarazione del Pentagono nella quale, rincarando il tiro, il problema giuridico di varia natura « Il Pentagono annuncia di rinunciare alla ricerca di una adeguata procedura per l'incriminazione di chi è chiamato a giudizio di ex militari responsabili di atrocità nel Vietnam. In questo modo nessun criminale di guerra americano, se non è più in servizio militare, potrà essere perseguito. Un nuovo scandalo è poi in vista: riguarda il processo al colonnello Henderson, incriminato per aver insabbiato l'inchiesta sui misfatti di Song My. La difesa del colonnello si dice sicura di ottenere la richiesta di annullamento del processo perché « la difesa ha presentato un'ampia serie di documenti, tutti i superiori di Henderson, fino all'attuale capo di stato maggiore ed ex comandante in capo del corpo di spedizione nel Vietnam, gen. Westmoreland ».



Soldati americani mentre evacuano la base Khe Sanh

### Continua l'offensiva dei patrioti

## DECIMATA IN CAMBOGIA UNA COLONNA DI PARÀ

E' caduta in un'imboscata sulla strada numero 4 - Vietnam del Sud: attacchi del FNL nelle province settentrionali - Attentato a Saigon

SAIGON, 8. Un forte reparto di paracadutisti dell'esercito fantoccio cambogiano è caduto in una imboscata tesa dalle forze del Fronte unito (FUNK) sulla strada numero 4, ed ha subito forti perdite. Il bilancio ufficiale è di 20 morti e 100 feriti, ma le testimonianze che giungono da un giornalista dell'A.P. che si trovava sul posto, insieme ad un giornalista neozelandese e di un giornalista giapponese, che sono dispersi, sembrano indicare che il bilancio effettivo è molto più elevato. Il giornalista dell'A.P., Robin Marnock, racconta di essere arrivato al comando dell'unità e di essersi sentito « una serie di bombe esplodere » e di aver visto il nemico « c'è pericolo, perché il nemico si rifiuta di combattere ». « Due minuti dopo — egli racconta — avveniva l'inferno. Un'esplosione di granata esplosiva è caduta sulla colonna dei paracadutisti che era in fase di spostamento e ognun

no ha dovuto lottare fino allo stremo per salvarsi la vita... Dopo quattro ore di battaglia, quando un bulldozer dell'esercito americano ha investito in pieno un autobus carico di civili vietnamiti. Bilancio: 40 morti e 20 feriti. A Saigon una « discoteca » (autentico conto per nascondere altre attività meno onorevoli) affollata di soldati americani e fantocci è stata scossa da una esplosione che avrebbe provocato 2 morti e 15 feriti. A Vientiane, nel Laos, è stato sventato un nuovo colpo militare contro il « primo ministro » Suvannafuma, ed iniziativa, fra cui alcuni alti ufficiali, sono stati arrestati. Il colpo è dovuto essere attuato con la partecipazione di elementi residenti in Thailandia.

### Portate a Londra da profughi britannici

## Terribili testimonianze sulle stragi in Pakistan

Migliaia di cadaveri ricoprono le strade - L'esercito ha circondato la gente e poi l'ha falciata con le armi automatiche - Smentita indiana

### Dal nostro corrispondente

LONDRA, 8. Massacro delle popolazioni civili nel Pakistan orientale. Testimoni oculari inglesi, giunti oggi a Londra, hanno riferito i primi particolari degli « orrori » della guerra civile e della repressione su larga scala sempre più allarmante. Migliaia di cadaveri ricoprono le strade dei maggiori centri urbani. Centinaia di bambini — secondo il racconto dei profughi inglesi — sono caduti anch'essi vittime, insieme agli altri, nel « terribile massacro » di Chittagong. Un ingegnere che lavorava nei pressi di questa città ha parlato di una « terrificante carneficina ». « Si è trattato di un assassinio deliberato. L'esercito pakistano ha raccolto e circondato la gente e poi l'ha falciata con le armi automatiche. Non vi è stato alcun tentativo di interrogare i « sospetti ». Se qualcuno ha cercato di fuggire è stato colpito a tergo e abbattuto come un cane ». Il testimone ha continuato. « C'è stata una tremenda distruzione dappertutto. Se i soldati non potevano trovare nessuno per le strade, lanciavano granate e proiettili da mortale attraverso le finestre delle abitazioni ». I viaggiatori britannici hanno preferito conservare l'incognito per paura di ritorsioni a danno dei loro congiunti e amici rimasti nel Pakistan. Il direttore di una fabbrica di juta presso Chittagong ha descritto come suoi operai sono stati uccisi a colpi di spranga di ferro e ha aggiunto: « Cibo e forniture mediche devono essere fatti affluire al più presto in questa zona. Altrimenti sarà inutile che le Nazioni Unite mandino i loro esperti della pianificazione delle nascite perché semplicemente non vi sarà più alcuna famiglia da aiutare ».

Il panorama della tragedia nel Pakistan orientale, col passare dei giorni, assume proporzioni sempre più allarmanti. Altre testimonianze assicurano che l'esercito di Yahia Khan, formato essenzialmente da soldati punjabi, ha preso di mira le zone abitate dalla popolazione bengalese di religione indù e le ha sistematicamente distrutte. Vi sono circa 10 milioni di abitanti indù nel Pakistan orientale, su un totale di 70 mil

ioni di persone di lingua bengalese e — in maggioranza — di religione musulmana. A Dacca, ad esempio, il quartiere indù di Ramna Hali Bari non esiste più. I corpi giacevano ammucchiati presso le case incendiate, ha dichiarato oggi il rappresentante della banca mondiale in Pakistan, l'americano David Gordon. Il 28 marzo e martedì scorso il bazar indù di Dacca è stato devastato fuorilegge. Altri viaggiatori americani giunti oggi a Karachi hanno confermato che la resistenza è tuttora forte nella zona agricola dell'entroterra, soldati col movimento nazionalista dello sceicco Mujibur Rahman. Neanche il pesante intervento dell'aviazione contro la resistenza è tuttora servito a domare la lotta. Le bandiere del Bangla Desh sventolano ancora in molte città, compresa Chandpur e Faridpur a 60 chilometri da Dacca. L'alto commissario indiano a Londra ha oggi smentito ogni interferenza del suo governo nelle vicende del Pakistan orientale.

Antonio Bronda

## Intensificati gli aiuti militari americani a Hussein

WASHINGTON, 8. Gli Stati Uniti intensificano gli aiuti militari ad Amman, in favore di Hussein, impegnato nella repressione della resistenza palestinese. Ne dà notizia il New York Times, precisando che il segretario alla Difesa, Laird, ha risposto in questo senso ad una richiesta del monarca hascemita di fornire aiuti militari da trenta a 45 milioni di dollari. Il nuovo anno fiscale Funzionari di governo hanno dichiarato che le decisioni americane hanno il « tacito appoggio » di Israele.

DAMASCO, 8. La Siria ha inviato ad Amman una missione militare, capeggiata dal generale Mustafa Tlas, capo di stato maggiore dell'esercito, per tentare di porre fine allo spargimento del sangue palestinese. La delegazione ha conferito oggi con Hussein e con il suo primo ministro, Wasfi Teli. Incontro a tre, con la partecipazione di esponenti della resistenza palestinese, si svolgono domani nel nord della Giordania. Con l'occasione, la Siria ha ribadito la sua opposizione alla creazione di un « mini-stato » palestinese sulle due rive del Giordano. A sua volta, Wasfi Teli ha accusato l'Egitto di favorire questa formula, nel tentativo dei suoi sforzi di pace con Israele. Per quanto riguarda la conferenza dei rappresentanti dei capi di stato arabi, che si svolgerà a Kuwait il 24 e 25, il ministro della Giordania e l'Irak.

### Per liquidare il moto insurrezionale

## A Ceylon bombardata una fabbrica tessile

COLOMBO, 8. Un comunicato della radio di Ceylon ha annunciato nuovi attacchi di aerei su posizioni tenute dai ribelli. Fra gli obiettivi bombardati è anche una fabbrica tessile: la società italiana della fabbrica di Tulluriva, la massima industria tessile dell'Asia, costruita con l'aiuto della RDT. Continuano anche le operazioni dell'esercito e della polizia, appoggiate da unità blindate e di artiglieria. Fra i centri interessati da queste operazioni si segnalano le città di Galle, Matara, Hambantota. A Kegalle (75 km. da Colombo) la polizia avrebbe ucciso trenta persone implicate come ribelli; altre 25 sono state uccise nel villaggio di Parangama. Secondo alcune fonti il bilancio di tre giorni di azioni si chiude con 112 insorti uccisi. La situazione nell'isola appare ancora confusa. Scarse notizie ufficiali, moltissime contraddittorie, invece, le voci. Si parla di cinquecento arresti. Tutto ad ogni modo sembra confermare che il governo della signora Bandaranaike ha bloccato il movimento insurrezionale, manifestatosi nella notte fra lunedì e martedì con attacchi a numerose stazioni di polizia, blocchi stradali e con un tentativo di attacco anche alla capitale, almeno così afferma il governo. Attualmente le forze militari, sostenute da formazioni di volontari, sono impegnate nella eliminazione degli ultimi focolai insurrezionali. La paternità del moto antigovernativo non è ancora del tutto chiara: secondo il segretario popolare di liberazione — considerato di estrema sinistra e messo fuori legge — vengono chiamate in causa anche le imprecisate forze « reazionarie e capitalistiche ».

## DALLA PRIMA

### Sindacati

per un nuovo assetto economico e sociale del paese ». Il successo dello sciopero e della manifestazione di massa, cui hanno preso parte categorie iniziali anche larghi strati di lavoratori autonomi e di ceti medi (contadini, artigiani, negozianti, studenti) i quali hanno così confermato e sottolineato la giustezza della lotta, è stato anche oggetto di commenti da parte dei massimi esponenti del movimento sindacale. Il segretario generale della CGIL, Luciano Lama, ha dichiarato: « La straordinaria riuscita dello sciopero generale di ieri è una dimostrazione evidente della volontà ferma dei lavoratori italiani di sostenere anche con la lotta la politica delle riforme ». I tentativi maledetti di questa stampa di destra e di alcuni commentatori ufficiali di sminuire la grande portata della partecipazione operaia non riescono a nascondere la delusione ed in taluni casi la meraviglia di chi sperava che il furioso attacco concentrato contro lo sciopero scovasse agnelli e lavoratori e li inducesse ad astenersi dal partecipare. « Il movimento sindacale — ha proseguito il compagno Lama — forte di questo riaffermato impegno delle masse a sostegno delle riforme, ha ora davanti a sé il problema di dare continuità all'iniziativa e alla pressione per risolvere nella sostanza i problemi, a cominciare dalla casa, dalla sanità e dal fisco. Non lasciamoci tentare, nel pieno rispetto delle prerogative del Parlamento, per far comprendere e pesare le buone ragioni dei lavoratori, la loro volontà di rinnovamento sociale e di progresso, convallando ancora dallo sciopero di ieri. Dopo tante dichiarazioni a favore delle riforme, ogni forza politica che voglia davvero passare dalle parole ai fatti, troverà nel movimento sindacale unito un sostegno ».

« Con lo stesso governo siamo decisi a portare avanti il dialogo ed il confronto delle posizioni sulle riforme che sono davanti al Parlamento, sul problema della sanità, sul quale atti concreti non sono stati ancora compiuti, nonostante gli impegni di calendario ormai scaduti e sulle questioni di grande importanza concernenti la politica economica e l'occupazione, il Mezzogiorno e l'agricoltura. Tutta la strategia delle riforme, dal successo dello sciopero trae infatti un nuovo slancio ed una maggiore possibilità di affermazione che dovrà tradursi, in futuro, in concrete conquiste ».

« Per il nostro consenso, della nuova prova di compattezza dei lavoratori abbiamo affermato a più volte il segretario generale della UIL Ruggero Ravenna — le tre Confederazioni sono intenzionate a proseguire nell'impegno per le riforme convinte che su tale linea è possibile trovare le necessarie convergenze con tutte le forze sociali e politiche che intendono rinnovare e trasformare la società italiana ». Per la CISL, Bruno Storti ha dichiarato che « nonostante gli attacchi preventivi e successivi anche di alcune forze politiche, lo sciopero generale ha dimostrato che la classe lavoratrice ha risposto senza cedimenti all'appello delle Confederazioni e non intende permettere l'attuazione di novità nella politica delle riforme proseguendo senza interruzioni o dilazioni il metodo del confronto con il governo e il Parlamento dei quali le organizzazioni sindacali non hanno mai inteso ledere le prerogative costituzionali ».

« Dopo aver rilevato « il tentativo di trovare un alibi alla non volontà di fare in concreto le riforme », il segretario generale della CISL ha detto che i lavoratori non sono disposti a prestarsi alla ginnastica dei rinvii, ma intendono riprendere il dialogo con il governo con concretezza e con la precisa volontà di realizzare quelle riforme di struttura che coinvolgono gli interessi di tutta la collettività ». Le tre Confederazioni hanno inviato ieri un nuovo telegramma di protesta al direttore generale della RAI-TV: « Segretario CGIL, CISL, UIL, protestano per inammissibile e non obiettivo modo di presentare i risultati del movimento generale ». La RAI-TV, infatti, dopo aver partecipato alla campagna antisindacale

precedente lo sciopero, ha ignorato la partecipazione ad esso della stragrande maggioranza dei lavoratori e le larghe adesioni di organizzazioni e di forze popolari. Le segreterie CGIL, CISL, UIL, che dono che il telegiornale dia notizia della presente protesta ».

L'azione per le riforme e una nuova politica economica, intanto, si estende a nuove categorie di lavoratori e hanno annunciato per il 28 aprile — dopo quello dei pubblici esercizi (bar, trattorie, ecc.) — lo sciopero nazionale con chiusura di tutti i negozi, dei mercati all'ingrosso e di quelli rionali, degli stessi pubblici esercizi. A Roma la giornata di lotta verrà anticipata al 15 aprile. E' stata raggiunta un'intesa fra Confcommercio, Confindustria e FIPPE romane per attuare la protesta, con un comizio all'Adriano e con un corteo, e per illustrare alla cittadinanza le ragioni dell'azione. Al centro dell'iniziativa dei commercianti e dei pubblici esercenti figurano: 1) una nuova disciplina dell'attività commerciale; 2) la richiesta di una nuova legge sull'avvicinamento commerciale e sulle locazioni; 3) il riposo settimanale; 4) la riduzione dell'aliquota dell'IVA sul valore aggiunto (IVA); 5) il contenimento dei valori medi delle attuali imposte comunali e di consumo; 6) l'estensione dei lavoratori autonomi delle provvidenze assistenziali.

Colombo si ispira al principio dell'« autonomia » del governo e del Parlamento (dimenticando che non è questa la situazione sollevata dai sindacati, i quali hanno incontrato la loro azione nei contenuti delle leggi di riforma, e quindi sugli impegni presi dal governo in materia). In poche parole, il governo e la DC eludono il vero problema che esce dalla giornata di lotta del 7 aprile. Circa la situazione economica, Colombo si è limitato a ripetere che i dati recenti confermano una « stasi » dello sviluppo produttivo « conseguente al non favorevole andamento della domanda interna per consumi e per investimenti ». Nell'analisi del presidente del Consiglio è tornata, poi, la tesi « equitativa » che fa risalire le cause delle difficoltà attuali, allo stesso modo, alla non piena utilizzazione degli impianti e alla scarsa spinta degli investimenti. La riunione del gruppo democristiano si è conclusa, come abbiamo detto, dopo sei interminabili sedute (55 interventi), senza un voto politico. Il comunicato finale stilato da Andreotti ha, in realtà, le caratteristiche di un verbale. E' esso il partito di « pieno appoggio » al governo Colombo e si sottolinea che « il confronto parlamentare con le opposizioni, democraticamente necessario e produttivo, non arrecherà confusioni ed equivoci solo se esisterà uno spirito di maggioranza costantemente vissuto con coerenza e vivacità, eliminando ogni equivoco » (termine dell'articolo nella maggioranza della PCI o di altri gruppi di opposizione). Il leader della corrente di Base, Galloni, ha dichiarato al termine dei lavori che il dibattito tra i deputati dc ha dimostrato che la ripresa dell'iniziativa politica della DC « non può essere giocata con le carte ormai logore della destra » (termine dell'articolo nella maggioranza della PCI o di altri gruppi di opposizione). Il leader della corrente di Base, Galloni, ha dichiarato al termine dei lavori che il dibattito tra i deputati dc ha dimostrato che la ripresa dell'iniziativa politica della DC « non può essere giocata con le carte ormai logore della destra ».

Stab. Tipografico GATE 00185 Roma - Via dei Taurini, n. 19