DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE - ROMA
Via IV Novembre, 149 — Tel 689.121 - 63.521
PUBBLICITA' cm. colonna - Commerciale: Cinema L. 150 - Domenicale L. 200 - Echi spettacoli L. 150 - Cronaca L. 160 - Necrologia L. 130 - Finanziaria Banche L. 200 - Legali L. 200 - Rivenditori (SPI) Via Parlamento 9

ULTIME **l'Unità** NOTIZIE

Prezzi d'abbonamento:	Anno	Sem.	Trim
UNITA'	7.500	3 900	2.000
(con edizione del lunedì)	8.700	4 500	2.350
RINASCITA	1.400	700	—
VIE NUOVE	1.800	1 000	500

Conto corrente postale 1/29795

DOPO IL RITIRO DI 75 PILOTI RICHIAMATI DALLA VECCHIA COMPAGNIA

Come l'Egitto ha vinto sul canale di Suez la battaglia per la libertà di navigazione

Nessuna delle navi che hanno chiesto il passaggio in questi giorni è rimasta senza pilota o ha dovuto attenderlo - Il traffico visto dalla torre di comando - Anche le unità che arrivano all'ultimo momento possono passare - A colloquio con i piloti sovietici

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

PORTO SAID, 21 — *Due giorni fa, una carovana di cinquanta giornalisti francesi si è recata al Canale. I corrispondenti del New York Time, Daily Express, Associated Press, AFP, United Press, Reuter, Life, Colliers, Paris Match, BBC, e di una ventina di altri giornali americani, inglesi, svizzeri, tedeschi, vengono ricevuti da Mahmoud Yunes, amministratore delegato della compagnia nazionalizzata del Canale di Suez e lo sottopongono a un terzo grado. Il corrispondente di Life prende l'iniziativa « di quanti piloti disponete dopo la partenza dei piloti stranieri ?». « Più di quanti lei non pensi! ». « Quanti? ». « Abbastanza per far transitare tutti i piroscafi che lo domandano ». « Il numero dei vostri piloti è dunque segreto? ». « No ». « Allora quanti sono? ». « Ogni giorno che passa sono di più ». Nelle prime ventiquattro ore dopo la diserzione dei piloti della vecchia compagnia, cinquantun navi hanno chiesto il passaggio mentre la media quotidiana è sempre stata di trentacinque. Se qualcuno pensava che ciò ci avrebbe messo in imbarazzo, sarà però rimasto disilluso. Tutte e cinquantuno sono passate senza ritardi. Alla vostra domanda la mia risposta è questa — ha concluso Yunes. — Abbiamo ed avremo sempre tutti i piloti necessari per far sì che non un solo battello debba aspettare per il passaggio ».*

A Ismailia, Suez e Porto Said ho parlato con i piloti egiziani e greci rimasti al lavoro dal vecchio organico e con nuovi piloti tedeschi, sovietici, norvegesi. Ho visto piloti al lavoro nel porto e sul canale di giorno e di notte. Posso con sicurezza affermare che non esiste « crisi » di piloti. Quando un piroscafo si avvicina al porto dal Mediterraneo come dal Mar Rosso dalle banchine di Suez e di Porto Said, si intende chiaro, prolungato il fischio della sirena. Vuol dire: arriviamo, chiediamo un pilota. E immediatamente il pilota viene inviato. Tutti i piroscafi entrano a Porto Said guidati da un pilota della compagnia che li ormeggia in posizione assegnata in un convoglio in formazione. All'ora fissata per la partenza un altro pilota sale a bordo e prende il comando della nave attraverso il Canale.

La torre di comando

Ecco come funziona la torre di comando del porto. Sono le ore 3,30 del mattino e dalla cabina a vetri della torre di comando sita all'ultimo piano di una palazzina bianca e verde di stile coloniale dove hanno sede gli uffici della compagnia a Porto Said si domina tutto il porto. Distinguo ora la lunga teoria dei piroscafi del convoglio nord-sud in formazione, mentre le segnalazioni bianche, rosse e verdi delle torri di direzione si accendono e si spengono di continuo: danno il passaggio al convoglio sud-nord in arrivo in questo momento. Silenziose le navi del convoglio passano sotto di noi. I rimorchiatori sono sotto pressione pronti a essere impiegati.

La formazione dei convogli sud-nord è molto rigida: in testa le tanker come misura di sicurezza, poi i mercantili con il carico, poi i piroscafi con i passeggeri. Tra questi, punteggiato di luci, distinguo il nostro « Asia » in servizio di linea tra l'Australia e Napoli. In torre di comando il lavoro è diretto dal capitano di Porto Said, e lui che mette a punto gli ultimi dettagli del convoglio nord-sud e coordina l'arrivo del convoglio sud-nord.

Lo colgo in un attimo di libertà mentre sta per entrare nella seconda stanza della torre di comando, quella dove i piloti del convoglio in partenza stanno prendendo le disposizioni ultime per iniziare la traversata. « Come va? ». « Meglio, sempre meglio ». « E coi piloti? ». « Guardate voi », e mi conduce dinanzi alla lavagna dove sono segnati gli arrivi di tutti i piroscafi giunti nelle ultime otto ore: accanto al nome di ogni piroscafo vi è segnato quello del pilota che lo ha guidato nel porto, il numero del piroscafo nel convoglio in formazione, quello del pilota che lo condurrà a Suez, l'ora di arrivo e quella di partenza. Siamo già a quota 22. « Ne attendete ancora? ». « No » mi risponde sorridendo, « ma se ne arriveranno altri partiranno ». « Anche se ne arrivassero, poniamo, dieci? ». « Ascoltate — mi risponde Kamal Elias — prima della nazionalizzazione se un piroscafo non arrivava almeno quattro ore prima della partenza del convoglio doveva attendere il convoglio seguente ». Il capitano dà un'occhiata allo orologio, poi: « La partenza della capoconvoglio è fissata tra un'ora. Ebbene, vi dico che se un altro piroscafo arriva ora, partirà ». E mi lascia.

Questo ufficiale egiziano di non più di 35 anni, appare molto sicuro di sè. A torto o a ragione? Ho subito modo di controllarlo. Il radiotelefono che funziona senza sosta per chiedere e ricevere le istruzioni dalla torre di comando, attacca improvvisa « Allò allo, Mahmoud, domandiamo il pilota Mahmoud per la tanker in arrivo. Chiediamo il pilota! ». Non occorre di più per mettere in moto la macchina: il sottufficiale di porto, il greco Lucas Dimitri, dà immediatamente disposizione via radiotelefono: « Il pilota Mahmoud si rechi da chi chiede il pilota. Ricevuto? ». « OK ». E la tanker olandese « Woensdrecht » avrà il proprio pilota per ormeggiare. Partirà il 23° convoglio nord-sud. Al pilota Mahmoud spetta oggi il record della navigazione nel porto con otto piroscafi ormeggiati. Non sono pochi.

Naturalmente, dopo la partenza dei piloti stranieri, i turni di lavoro sono più pesanti di prima. Con il vecchio organico un pilota navigava di media sei ore al giorno con due giorni di riposo settimanale. Ed ora? Quando l'ho chiesto a bordo del « Frisco » a Gamal Monqued, mi ha risposto: «Quello che è necessario per garantire a tutti i piroscafi il loro pilota. Ne in manovra del porto ne in traversata sul Canale un solo piroscafo è rimasto senza pilota ». « Che lo facciano gli egiziani, lo capisco — è stato chiesto dal corrispondente dell'Humanité al pilota greco Camodis, che ha rifiutato la liquidazione della vecchia compagnia ed è rimasto — ma voi? ». E quello: « Sono rimasto per assicurare la libertà di navigazione sul Canale. Per questo, tutto lo sforzo che mi si chiede lo faro ».

Intanto, i piloti del nuovo ingaggio completano a ritmi accelerati il loro training. Riuscire ad interrizzarli non è facile: non sono nei loro alberghi a dormire, sono in navigazione. I più bersagliati dai giornalisti, naturalmente, sono i sovietici. Ho tortuna: alle 11 di sera, allo hotel dove alloggiano ne riesco ad incontrare due. Hanno finito ora di passare trenta ora in mare per il corso pratico di istruzione, hanno ancora la divisa dei piloti: calzoncini bianchi, camicia bianca, calzettoni bianchi. Gherassimov, di 45 anni, 28 anni di navigazione, da sei anni capitano nel Baltico al comando di un mercantile di 6 mila tonnellate, basso, tarchiato, i capelli già grigi, è quello che noi chiamiamo un vecchio lupo. Conosceva già il Canale con otto traversate prima della guerra. Perche è venuto qui? « Come tutto il popolo sovietico, anche io ho seguito con grande simpatia la lotta coraggiosa del popolo egiziano per l'indipendenza. Quando ho letto sui nostri giornali la richiesta della compagnia nazionalizzata del Canale di Suez per nuovi piloti, ho presentato la domanda. E' stata accettata ed eccomi qui ». Gli chiedo come va il suo training. « Bene. I piloti egiziani sono ottimi istruttori ed abbiamo fatto subito amicizia ». A fianco dell'istruttore ieri ed oggi ha fatto « scuola » sul Canale nei due sensi: è stanco, ma soddisfatto. E la famiglia? La moglie e i due figli, di nove e otto anni, lo raggiungeranno presto. Quanto resterà? « Fino a che la compagnia navale con cui ho firmato l'ingaggio privato avrà bisogno di me, sono venuto per aiutare in un momento difficile un popolo amico. Ripartirò quando non sarò più necessario ».

Kattor è l'opposto di Gherassimov. Giovanissimo, 28 anni (il più giovane dei piloti sovietici e credo di tutti i piloti del Canale) ne dimostra anche meno: sembra uscito ieri dalla scuola nautica. Invece, è già capitano e ha dieci anni di navigazione. Ha navigato in Mediterraneo (Genova è l'ultimo porto che ha toccato) e nell'Artico comando un rompighiaccio. Parliamo delle sue esperienze di navigazione artica sulla rotta del nord dove gli iceberg e le condizioni meteorologiche sono una scuola nautica delle più dure. Kattor, come tutti i marinai dei mari del nord, ha conosciuto momenti difficili: mi racconta che questo inverno, circondato dai banchi di ghiaccio, ne è uscito seguendo una rotta inconsueta: il filo di una vena che si era aperta tra i ghiacci. « E' un po' come tenersi in mezzo alle boe », commenta.

I quadri aumentano

E' entusiasta dell'Egitto, dei piloti egiziani che lo istruiscono « molto bene ». Sono ottimi piloti, mi dice, perfettamente addestrati e istruiti. Tutti dicevano che il Canale non avrebbe potuto funzionare, ma gli egiziani hanno dato prova di che cosa sono capaci. Kattor è sposato da poco e ha appena avuto una bambina. « E vostra moglie — gli faccio — che ha detto quando siete partito? ». E lui di rimando: « E la vostra? »; e aggiunge: « Sì, io amo il mio lavoro, mi piace questo paese e questa gente. Sono felice di essere venuto ».

E' questione di poco tempo, ormai, e i nuovi piloti passeranno in organico. Sul convoglio che ho preso io, l'« Amburgo », c'erano dei passeggeri tedeschi, era pilotato da un capitano tedesco, venuto al Canale qua prima che i piloti stranieri della vecchia compagnia se ne andassero. Era il secondo viaggio che faceva. Qualcuno pensa ancora che quanto è accaduto in questi giorni con la navigazione non sia una prova definitiva. Gli egiziani sono riusciti ad assicurare il transito regolare di tutti i piroscafi, si dice, ma il loro è stato uno sforzo eccezionale. Da un giorno all'altro potrebbero trovarsi in difficoltà. Non è vero. L'operazione anglo-francese di sabotaggio con i piloti è fallita definitivamente. Per quanto riguarda il pilotaggio, la libertà di navigazione sul Canale è assicurata e per sempre. I quadri in organico aumentano ogni giorno. Si calcola che entro la prima metà di ottobre la compagnia potrà contare su almeno 50 o 60 nuovi piloti. Nuove domande continuano a giungere. Ancora ieri il capitano della tanker norvegese « Mamanghar », Carl Mirvang, dopo avere affidato il piroscafo al primo ufficiale e salutato il suo equipaggio, chiamava la motovedetta e prendeva terra a Porto Said recandosi subito negli uffici della compagnia a firmare l'ingaggio. E il primo ufficiale della « Frisco », Angelo Barbaro, che ho lasciato a Suez mentre firmava la domanda di arruolamento, rischia di sentirsi rispondere, quando tra quindici giorni tornerà da Rastamura, che l'organico dei piloti per il Canale di Suez è ormai al completo.

PAOLO PESCETTI

POLO NORD — Il comandante Sicev, capo della stazione scientifica galleggiante « Polo nord-6 », impiantata dalla spedizione sovietica nell'Artico

DOPO LA CATASTROFE DI MARCINELLE

I comunisti belgi chiedono di nazionalizzare le miniere

La sessione del C.C. - 1786 morti in dieci anni

Si è tenuta in questi giorni a Bruxelles una sessione del C.C. del Partito comunista belga per discutere delle misure da prendere dopo la catastrofe di Marcinelle in modo da garantire maggiore sicurezza e migliori condizioni di vita ai minatori. Da essa sono scaturite importanti decisioni non solo per i minatori e quindi per i nostri connazionali, ma anche una interessante piattaforma di azione per l'unità della classe operaia belga.

Il compagno Georges Glineur che ha tenuto la relazione, oltre ad aver messo in luce le gravi responsabilità del padronato che ha lasciato le miniere in uno stato di abbandono pretendendo dai lavoratori cadenze di lavoro eccessive e del Governo che ha tollerato troppe deroghe alle norme di sicurezza, ha anche avanzato la proposta di nazionalizzare le miniere e di agire più strettamente con i lavoratori socialdemocratici per condurre una grande campagna rivendicativa al fine di combattere i grandi monopoli.

Nel corso della sua relazione egli ha citato alcuni dati impressionanti, affermando che in 10 anni sono morti nelle miniere belghe ben 1786 minatori mentre senza introdurre nessuna innovazione tecnica, la produzione per operaio è passata da 689 kg. al giorno a chilogrammi 836 nel 1955 per arrivare alla media attuale di 850 kg. permettendo alle compagnie minerarie di guadagnare in soli 5 anni, 5 miliardi di profitti.

E' necessario perciò che il movimento rivendicativo prenda una ampiezza tale per cui il Governo sia costretto a tenerne conto in modo da dare valore ai progetti di legge presentati dai comunisti e rivendicati anche dal congresso della centrale dei sindacati indipendenti di ispirazione socialdemocratica. Essi sono: più poteri ai comitati di sicurezza e di igiene — designazione dei capi dei servizi di sicurezza, dai sindacati — concessione ai lavoratori stranieri del diritto di accedere ai posti di delegati operai all'ispezione nelle miniere — rispetto e aumento nel periodo di apprendistato.

Ancora un italiano muore nelle miniere belghe

LIEGI, 21. — Il minatore italiano Nicola Tassoni è deceduto oggi nella miniera « Esperance » di Ghlin, per essere stato investito da un vagoncino « Decoville ».

Tassoni, che aveva 26 anni, era nato a Campli, in provincia di Teramo, ed era sposato con due figlie.

Ancora in alto mare il governo in Olanda

L'AJA, 21. — La regina Giuliana d'Olanda ha incaricato l'esponente socialista A. Burger di compiere un tentativo per risolvere la crisi governativa. Si tratta del quinto incarico del genere conferito dalla regina dopo le elezioni generali del 13 giugno

PIANGENDO L'AMICA DEI MINISTRI SI PROTESTA INNOCENTE

Donna Laura stava per riparare in Spagna col passaporto rilasciato dal Ministero degli Esteri

Nel maggio scorso la Feola ospitò nella sua villa di Diano Marina la moglie di De Caro — Al momento dell'arresto voleva parlare coi suoi amici ministri

DALLA NOSTRA REDAZIONE

GENOVA, 21. — Donna Laura Feola, dodicesimo ospite di riguardo nelle carceri di Marassi, anche lei implicata, per millantato credito, nello scandalo Nicolay, si ostina a negare, a quanto è dato sapere, quello che il magistrato inquirente dott. De Felice le contesta in merito alla operazione zuccherificio del Sannio, asserendo, tra un pianto e l'altro (anche l'ex amministratore della Democrazia cristiana ha pianto a calde lacrime davanti al sostituto Procuratore della Repubblica) che lei non c'entra niente in tutto quest'affare, che la storia dei cento milioni non è vera, che non ha preso quella grossa somma, che tutto, infine, è una macchinazione ordita dal conte Francesco Canale; e, finalmente, ha detto che, se avesse saputo di essere da giorni e giorni così attivamente ricercata dai carabinieri, si sarebbe spontaneamente costituita.

Questa asserzione, in particolare ripetuta tante volte anche durante il viaggio da Roma a Genova, è pienamente smentita dal fatto che la Feola è stata trovata in possesso di un passaporto rilasciato dal ministero degli Esteri e di un biglietto per l'aereo di Madrid. In altre parole, subito dopo l'arresto del suo amico e socio conte Canale, donna Laura, fatte le valigie, si accingeva a mettersi al sicuro all'estero.

Resta da vedere come — e il fatto ci sembra gravissimo — la signora sia riuscita a procurarsi il passaporto speciale, che viene rilasciato direttamente solo a persone ben note.

I carabinieri, d'altro canto che infruttuosamente la ricercavano da giorni, sono stati favoriti da una circostanza curiosa, che li ha messi sulle piste di questa trafficante d'alto bordo. Mercoledì mattina, verso le ore 9,30, la Feola usciva dalla pensione di piazza Bologna, presso la quale era acquartierata, sapendo di essere attivamente braccata dai carabinieri quando, d'improvviso, si avvedeva che un fotoreporter la stava pedinando per fotografarla in volto. Donna Laura, seccatissima, aveva dato in escandescenze, sì che doveva intervenire un agente. L'episodio si concludeva al vicino commissariato di P.S. il cui funzionario quindi trasmetteva le generalità della elegante signora alla questura e successivamente ai carabinieri. Così, mentre si accingeva a spiccare il volo, la Feola è caduta nella rete ed è stata arrestata.

Si è appreso ieri che nelle ultime giornate romane la donna avrebbe ricevuto una lettera inviatale dall'amico Gualco detenuto con Loi e soci a Matassi per raccomandarle di fare intervenire alte personalità, in loro soccorso, in particolare il « cardinale » e « don Raffaele »: nei quali non è difficile identificare il cardinale Siri (col quale Loi si era recato in Spagna per le celebrazioni di Ignazio di Lovola, e il ministro De Caro). D'altra parte, sembra che la stessa elegante signora al momento dell'arresto abbia insistito, invano, di voler parlare con dei ministri.

Donna Laura, del resto, vantava intime relazioni con le alte sfere della politica e dell'amministrazione. Abbiamo detto che la sua casa di Diano Marina era il ritrovo non soltanto di Loi e soci ma anche di altissimi papaveri. Si apprende oggi, ad esempio, che nel maggio scorso donna Laura ospitò in quella sua villa la signora De Caro, il giorno in cui il ministro si era recato in provincia di Imperia per tenervi un comizio elettorale. Un particolare ancora: il deposito del verbale dell'interrogatorio di donna Laura Feola, composto di circa quindici cartelle, non sarebbe ancora avvenuto.

Lo spedizioniere Sirio Bozzano, infine, ha deciso di costituirsi, essendo colpito da mandato di cattura per concorso nella truffa ordita dal conte Canale ai danni del commerciante inglese Alan Rodhe. Ma ieri sera il Bozzano ancora non aveva compiuto il passo. Il magistrato inquirente potrà ricavare dalla deposizione del Bozzano interessanti elementi riguardanti l'operato stesso di donna Laura.

AVEVANO FATTO STRAGE DI BESTIAME

Condannati e giustiziati tre orsi in Jugoslavia

BELGRADO, 21. — Una delegazione di montanari del distretto di Tetovo, nella Macedonia jugoslava, ha chiesto alle autorità locali la condanna a morte di nove orsi.

Al termine di una battuta contro un branco di orsi, famelici, che nella notte erano riusciti a penetrare nel villaggio di Matooske e a sbranare nelle stalle numerosi capi di bestiame — battuta cui avevano preso parte centinaia di pastori armati di fucili — nove orsi venivano condotti in una gabbia senza via di uscita della montagna. A questo punto aveva inizio la fase più drammatica della vicenda: si presentava ai pastori un messo del Comune con tanto di legge e di bando contro l'uccisione degli orsi nella Repubblica federale jugoslava.

La sete di vendetta dei contadini non si arrestava però per questo. Il più vecchio e autorevole — gli orsi gli avevano ferito il figlio, sbranato la vacca e rubato due grandi recipienti di miele — arringava la folla: « Si ricorra al tribunale e si chieda regolare condanna a morte dei briganti mediante fucilazione. »

Il tribunale, dichiaratosi incompetente, rimandava la parte lesa alla leale azione del Ministero dell'Agricoltura e Foreste. Questa emetteva regolare condanna a morte contro tre orsi.

Un piccolo gruppo di pastori è stato incaricato dell'esecuzione della condanna.

DOPO RICERCHE DURATE PIU' GIORNI

Salvati da un aereo sovietico cinque dispersi nello Spitzberg

OSLO, 21. — Cinque scienziati — due sovietici, due svedesi e un norvegese — che si trovavano isolati su un ghiacciaio della costa nord-occidentale dello Spitzberg, sono stati salvati oggi da un aereo sovietico, che li ha portati alla base della Terra di Francesco Giuseppe. Una slitta tirata da cani, partita ieri al loro soccorso, non era riuscita, nonostante 36 ore di estenuanti ricerche, a trovare traccia dei dispersi, ed era tornata alla base di partenza, la nave norvegese « Nordsyssel ».

Gli scienziati salvati fanno parte di una spedizione la quale prepara, a bordo della nave-laboratorio sovietica « Obi », i lavori previsti nel quadro dell'anno geofisico 1957-58. Mentre fino a ieri non si nutriva molta preoccupazione per i cinque uomini, abbondantemente forniti di viveri e materiale, si temevano oggi le conseguenze del loro prolungato soggiorno sul ghiacciaio, tanto più in quanto la nebbia e una forte tempesta di neve impedivano da ieri ogni visibilità.

Esplosione a bordo di una nave inglese

LONDRA, 21. — L'Ammiragliato ha reso noto che una esplosione si è prodotta ieri, al largo di Malta, a bordo del modernissimo cacciatorpediniere britannico « Decoy » da 2 610 tonnellate. Il comunicato si limita a precisare che cinque uomini a bordo dell'unità hanno riportato contusioni e sono stati sottoposti a cure mediche.

La conferenza di Londra

(continuazione dalla 1. pagina)

essa dovesse avere quando Eden ne annunciò la costituzione, dieci giorni fa: è diventata solo un progetto cartaceo ». E, infatti, il piano aveva cominciato a perdere i suoi « attributi » già ventiquattr'ore dopo l'annuncio di Eden, quando dopo una dichiarazione di Dulles sulle intenzioni degli Stati Uniti di non usare la forza, la possibilità di un'azione militare parve doversi escludere, annullando così in gran parte la possibilità di sfruttare la associazione come strumento provocatorio. Nella redazione finale del progetto scompaiono anche altri « attributi »: non si parla più di dare all'organismo funzione di controllo unilaterale della navigazione sul canale, la possibilità di impiegare piloti non autorizzati dall'Egitto non viene nemmeno più menzionata, il pagamento dei diritti di passaggio all'associazione è posto su basi puramente volontarie e, infine, per quanto riguarda il boicottaggio, ci si limita a proporre uno « studio dei mezzi che riducano la dipendenza dal canale », relegando in secondo piano anche questo strumento di pressione.

Come si sia arrivati a questo risultato, che costituisce, come si è detto, uno scacco di prima grandezza per la diplomazia franco-inglese, partita da posizioni oltranziste e costretta a poco a poco a cedere su tutto il fronte, e apparso chiaro nel corso stesso della conferenza. Vi è stato, mancia tutto, un rifiuto netto, collettivo di mettere nelle mani della Gran Bretagna e della Francia uno strumento offensivo contro l'Egitto, che avrebbe aperto prospettive quasi certe di conflitto, in nome di interessi imperialistici, nel Medio Oriente, ai quali parte dei paesi qui convenuti erano completamente estranei; contro i quali altri governi erano impegnati per la loro stessa posizione nello scacchiere mondiale, come i paesi asiatici, e che, nel caso specifico degli Stati Uniti, non si intendevano appoggiare, mettendo a repentaglio le proprie posizioni, o comunque non si volevano certamente rafforzare. D'altra parte, al coordinamento di una azione di pressione sul piano economico, mediante il rifiuto di pagare i diritti di passaggio o con l'attuazione del boicottaggio, si sono opposti fattori economici e giuridici imperativi. L'esistenza di sospetti reciproci determinati dalla convinzione che molti membri dell'associazione avrebbero comunque eraso gli impegni presi, mettendo in posizione scrupolosa gli altri, le profonde contraddizioni fra le esigenze delle economie dei vari paesi, infine l'esistenza di concezioni politiche radicalmente diverse sul modo di risolvere, non solo il problema di Suez, ma tutte le questioni suscitate dall'affermarsi di nuove unità nazionali indipendenti nel Medio Oriente.

In questa situazione, l'associazione non poteva che trasformarsi, sia pure in modo ambiguo e tuttavia suscettibile di essere sfruttata come un freno ad una sistemazione equa della controversia, che in un'istanza di negoziato, sia al livello « locale, de facto », come vorrebbe Dulles, o nel quadro più appropriato delle Nazioni Unite, come esigono altri governi.

Partito come un'operazione che poneva in primo piano il boicottaggio, ed in secondo piano il negoziato e, anzi, faceva dipendere le trattative dal successo del boicottaggio, il progetto di associazione pone ora, di necessità, il negoziato in primo piano e relega il boicottaggio in una prospettiva molto lontana e, in effetti, irreale. Per quanto è dato sapere, solo gli Stati Uniti, oltre alla Gran Bretagna ed alla Francia, sono decisi a pagare i diritti di passaggio all'associazione invece che all'Egitto e, in caso di opposizione egiziana, a dirottare le navi per la via del Capo, come ha fatto comprendere Dulles in una lettera inviata, al termine dei lavori, al presidente della conferenza Sebvan Lloud.

Sarebbe lecito a questo punto chiedere perché mai, allora, i tre occidentali abbiano consentito all'annacquamento di un progetto che non sembra più offrire armi abbastanza appuntite per una azione anticinese. Bisogna innanzitutto rilevare che la Francia ha posto una sostanziale riserva al progetto proprio perché le sembra ormai troppo inoffensivo: questo atteggiamento di Parigi ha determinato una netta divisione nel fronte anglo-francese, e sarebbe errato sottovalutare l'importanza di questo avvenimento. In secondo luogo occorrerebbe osservare che la esistenza della associazione, anche così svirilizzata, riduce in qualche misura l'isolamento di Londra e Parigi, mantenendo pur sempre una certa unità, anche se non impegnativa, tra una parte dei paesi utenti, e può consentire alla diplomazia britannica una azione mediante la quale recuperare il terreno perduto. Esistono, infine, i particolari obiettivi degli Stati Uniti, i quali, per ragioni che vanno ben al di là del problema del canale, vogliono gettare le basi di un'organizzazione finanziario-politica da essi controllata, che permetta di affrontare in termini nuovi la lotta contro i popoli che si sono recentemente conquistata l'indipendenza nel Medio Oriente e in Asia, e che il modesto risultato odierno può essere quindi considerato soddisfacente dalla diplomazia americana, che ha posto le condizioni preliminari per la sua manovra.

Quali sono, ora, le prospettive diplomatiche e le linee di azione occidentale per lo immediato futuro? Questo non risulta ancora chiaro perché, se è vero che lo statuto stesso impegna l'associazione a farsi promotrice di negoziati, nessuna decisione politica effettiva è stata raggiunta nel corso della conferenza né è stata stabilita l'azione da seguire.

Anche sul problema del ricorso all'ONU manca un chiaro accordo tra i diciotto. Ve ne sarà forse uno entro la prossima settimana, ma non da parte dell'associazione, la quale non ha personalità giuridica.

La associazione dovrebbe d'altro canto prendere contatto, non si sa se prima o dopo il ricorso all'ONU, con le autorità egiziane del canale (dopo aver comunicato al governo del Cairo il testo delle deliberazioni odierne, se esse verranno ratificate), per concordare sul piano tecnico la cooperazione tra l'associazione stessa e la compagnia nazionalizzata nella regolamentazione del traffico. Da questo punto in poi, le prospettive sono del tutto oscure, visto che nessun piano, nemmeno di massima, è stato concordato per l'eventualità di un rifiuto egiziano di cooperare con il nuovo organismo, visto che ben poche delle delegazioni presenti desideravano impegnarsi in una linea diplomatica a lunga scadenza, data l'impossibilità di prevedere lo sviluppo di un problema i cui protagonisti non sono soltanto i diciotto.

Come si è detto, il ministro Martino ha aderito immediatamente, a nome del governo italiano, al progetto di associazione, ma con una riserva determinata dall'esistenza di accordi economici con l'Egitto che non ci consentono di pagare i diritti di passaggio ad altri oltre che nelle linee indicate dal governo del Cairo.

Quindi, per quanto riguarda l'Italia, la questione del pagamento all'associazione dei diritti non si pone nemmeno, come non si porrà per altri governi, i quali, avendo riconosciuto la legalità della nazionalizzazione, non possono riconoscere contemporaneamente a un organismo non egiziano il diritto di riscuotere i pagamenti che spettano per l'impiego del canale. A parte questa riserva ufficiale, la delegazione italiana avrebbe fatto presente nel corso della conferenza che l'Italia non avrebbe potuto assumersi gli oneri economici di un boicottaggio e avrebbe espresso parere sfavorevole verso una associazione che avesse avuto come suo obiettivo essenziale il dirottamento della navigazione per la via del Capo.

I nazionalisti della SVP hanno passato il segno

I recenti episodi che hanno portato all'attuale situazione di estrema tensione in Alto Adige

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

BOLZANO, 21 — Nel chiuso panorama politico dell'Alto Adige — inchiodato da anni nella chiusa polemica nazionalista, invelenito dalla invadenza politica e burocratica della DC, da un lato, e dall'altro, dall'acceso e rigido schema della *Volks-Partei*, cattolici e nazisti fusi insieme — si sono inseriti, negli ultimi due mesi, alcuni fatti di cronaca nuovi che hanno riattizzato il fuoco mai spento delle rivalità e delle incomprensioni: il delitto di Fundres, la vertenza procedurale del comune di Bressanone, il discorso di Tamboni, la sentenza di Bolzano e la proibizione del raduno di massa della *Volks-Partei*.

A Fundres — come è noto — una masnada di ragazzacci sud-tirolesi ubriachi, ha linciato con ottusa brutalità, la notte di mezzo agosto, un giovane finanziere che si era unito di buon animo alla compagnia per passare la serata. Bressanone, sul finire dello stesso mese, è stata al centro di una bizzosa diatriba tra la Giunta provinciale e il governo di Roma per la nomina del commissario comunale imposto poi da Roma in dispregio alle promesse che il sottosegretario Russo aveva fatto ai bressanonesi. Il discorso pronunciato sabato scorso da Tamboni, di fronte ai sindaci della provincia convenuti a Bolzano per rendere omaggio al Presidente Gronchi, ha rivelato il proposito del nostro governo di sfilarsi dalle dita il guanto di velluto per impugnare a mani nude le redini della regione. Lunedì, il Tribunale di Bolzano ha condannato a tre anni di reclusione il cittadino austriaco Egon Mayr sorpreso tempo addietro a distribuire dal treno in transito alla stazione di Bressanone certi volantini in cui si richiedeva il ritorno dell'Alto Adige alla Austria.

Il verdetto dei giudici bolzanini viene definito, nei titoli dei vari giornali viennesi, « sorprendente », « deplorevole » e persino « scandaloso ». Il Primo Ministro Figl ha convocato a Vienna il console di Milano e l'ambasciatore a Roma. L'Austria minaccia.....

Sarebbe inutile ritornare su ciò che il nostro giornale ha scritto almeno cento volte. Non ci sono dubbi che i fascisti hanno commesso, da queste parti, come altrove, tanti peccati, — direbbero i confessori — « in pensieri, opere ed omissioni » da meritare l'inferno. Tuttavia non saranno i nazisti che potranno pretendere di salire nel regno dei cieli.

Perché, dunque, mettendo una pietra sul passato, non si cerca di intendersi per l'avvenire, procurando di ottenere insieme, cittadini di lingua italiana e di lingua tedesca, il rispetto di quella nostra Costituzione che assicura le più ampie garanzie democratiche e sociali a chi vive entro i nostri confini?

I nazionalisti — lo si sa da sempre, e la travagliata esperienza triestina ce lo ha confermato — sono egualmente nefasti ed egualmente riprovevoli. La nostra deplorazione per quanto sta succedendo, perciò, va anche qui equamente ripartita tra le due parti in causa. Tuttavia, a noi comunisti — che non potremo essere sospettati di tenerezza verso i falsi patrioti e i falsi profeti del Verbo nazionale — si consenta di osservare che, in questo caso, gli uomini della *Volks-Partei* e i demagoghi che strepitano dagli altoparlanti austriaci stanno veramente passando il segno.

GUIDO NOZZOLI

Terminata in Francia la « guerra del pane »!

PARIGI, 21. — La « guerra del pane » sta per finire? Questa è l'impressione prevalente oggi a Parigi, dopo che l'Associazione dei fornai ha invitato i suoi aderenti a porre termine allo sciopero iniziato da due giorni, e a ricercare nuove vie di sviluppo dell'agitazione.

La « guerra del pane », che ha riportato a Parigi lo spettacolo delle code di cittadini dinanzi ai panifici, come, appunto, ai tempi della guerra era stata dichiarata dai panettieri per costringere il governo ad aumentare le quote massime fissate per i prezzi del prezioso alimento.

PARIGI

(continuaz. dalla 1. pagina)

situazione in cui naviga Mollet — a ricattarlo chiedendo la testa di Pineau in cambio del loro appoggio incondizionato.

E' tuttavia sempre difficile pensare ad una crisi governativa con la prospettiva di una vacanza lunghissima del potere. Nessuno può augurarsela a destra, anche se il desiderio di far pagare ai socialisti lo scacco di Suez è fortissimo. In questa situazione la soluzione più probabile è un rimpasto governativo: in un modo o nell'altro i socialisti ci lasceranno qualche penna.

Il radicale *Express* chiude nel suo numero di oggi le critiche a Mollet con queste parole: « Il governo francese è definitivamente isolato nella sua testardaggine... E tanto più lo rimpiangiamo in quanto questo suo atteggiamento sterilizza completamente la sua azione diplomatica in un momento in cui Stati Uniti ed Unione Sovietica cercano di superare l'affare del canale per inquadrarlo in un solo grande problema: quello delle relazioni delle grandi potenze con i paesi sottosviluppati. Ma tutto resterebbe ancora possibile oggi se si accettasse di rompere con una specie di diplomazia passionale, dannosa e negativa, di cui il governo francese, del resto, non è il solo responsabile ».

Se ricordiamo con quanto accanimento Mendès-France si batte per ottenere, in febbraio, il portafoglio degli esteri, e come quel portafoglio sia rimasto alla base del contrasto fra socialisti e radicali, queste parole dell'*Express* suonano come una campana a morto per Pineau o, per lo meno, come una amara rivincita dei radicali.

Domattina — Pineau avrà appena il tempo di riprendere la sua autodifesa — avrà luogo all'Eliseo un consiglio straordinario dei ministri per discutere dei risultati della conferenza e per preparare il rientro del governo davanti ai funerali del parlamento. Sarà indubbiamente una delle più severe riunioni di Mollet coi suoi ministri.

Uno slavo si uccide gettandosi in mare

CAGLIARI, 21. — Uno slavo di 23 anni, Marijan Lipovsek, si è ucciso ieri notte buttandosi in mare dalla motonave norvegese « Concordia ».

PIETRO INGRAO direttore
Aniello Coppola vice dir. resp.
L'Unità autorizzazione a giornale murale n. 4683 del 4 gennaio 1956
Stabilimento Tipogr. U.E.S.I.S.A. Via IV Novembre 149 - Roma