

La linea del governo e le prospettive marinare

C'è un futuro per i nostri cantieri navali

Per salvare l'Ansaldo

Minacciato a Livorno uno sciopero generale

I deputati comunisti chiedono la convocazione della commissione Partecipazioni statali - Incontro fra il Comitato

La navalmeccanica del settore pubblico (IRI) può reperire ordinazioni utilizzando l'80% della capacità produttiva

La pronta reazione dei lavoratori dell'Ansaldo di Livorno alla minaccia di smobilizzazione del cantiere, avvalorata sia dalle note di dichiarazioni (e successive precisazioni) del ministro delle Partecipazioni statali, sia dal silenzio del governo sul futuro della Navalmeccanica, è servita a riproporre al Paese l'intera questione della politica marinara italiana.

A Livorno, mentre ieri erano ancora per le vie i cartelli portati lunedì dagli *ansaldini*, gli operai del cantiere hanno tenuto un'assemblea e contemporaneamente si è riunito l'attivo sindacale della Camera del lavoro, il quale ha espresso nuovamente la più netta opposizione al «ridimensionamento» dell'industria cantieristica di Stato, oltreché al tentativo di smobilizzazione del cantiere di Livorno. La Camera del lavoro ricorda la responsabile posizione espressa all'on. Fanfani dai rappresentanti della città, ed approva l'iniziativa del Comitato di difesa cittadina, per la richiesta d'un incontro col presidente del Consiglio. In proposito sembra che Fanfani abbia accettato la richiesta, e che l'incontro avvenga «presto». Ma — si chiede — quale valore ha un incontro, se esso non avviene prima del 15, data in cui il governo deve presentare alla CEE il piano di «risanamento» (triste eufemismo) della navalmeccanica?

Pertanto l'attivo della Camera del lavoro ha dato mandato alla Commissione esecutiva di indire, se le circostanze dovessero renderlo necessario, uno sciopero generale di tutte le categorie a Livorno.

A questa ferma reazione si accompagna quella della Fiom e della Cgil, che si ammaricano perché il governo abbia informato la stampa (L'Avanti!, nella fattispecie) sui propri intendimenti volti a sacrificare una parte rilevante della capacità produttiva dei cantieri, senza avere nemmeno messo i sindacati a conoscenza di queste misure.

La Fiom ricorda di aver presentato fin dal marzo scorso un memoriale sulla situazione navalmeccanica, in cui illustrava sia la sua opposizione ai «ridimensionamenti» annunciati in tutta la struttura produttiva sia costruttive proposte per affrontare il problema cantieristico con vedute d'insieme d'interesse nazionale. Purtroppo il governo ha ritenuto di non dover fornire alcuna risposta, per cui Fiom e Cgil si riservano di adottare «tutte le decisioni di natura sindacale atte a salvaguardare a Livorno e negli altri centri cantieristici il livello di occupazione, e di sostenere l'azione dei lavoratori e delle popolazioni per la difesa e lo sviluppo della navalmeccanica. Un incontro è stato chiesto al ministro Bo, mentre la commissione nazionale cantieristica Fiom si riunirà a Genova sabato 15.

Una iniziativa parlamentare di notevole importanza è scaturita dal gruppo comunista, il quale già lunedì, per bocca dell'on. Napolitano, aveva fermamente chiesto una informazione sulla documentazione relativa ai rapporti intercorsi fra governo e CEE sui cantieri Ieri, l'on. Napolitano e Falla hanno iniziato all'on. Vicentini — presidente della Commissione Bilancio e Partecipazioni statali — una lettera per chiedere la convocazione dei componenti entro domani 13. Unitamente a questa richiesta è stata formulata quella relativa alla documentazione governo-CEE. Analoghe richieste sono state presentate al presidente della Camera dagli on. Napolitano, Laura Diaz, Adamoli, Barontini, Romeo, Franco e Golinielli.

Il problema posto dai parlamentari del Pci e di grande rilievo si tratta di investire i rappresentanti del popolo italiano di una decisione che può arrecare grave danno all'economia nazionale, e che comunque non può essere presa all'insaputa dei cittadini.



LIVORNO — Negli ultimi tempi l'Ansaldo di Livorno ha realizzato alcune tra le più moderne unità navali, tra cui la «Antonietta Fassio» (nella foto alla vigilia del varo)

Con lo scritto di italiano

Lunedì gli esami di «maturità»

I termini per le iscrizioni alle «elementari»

Lunedì prossimo, 17 settembre, comincerà in tutta Italia la seconda sessione degli esami di maturità classica e scientifica e di abilitazione magistrale e tecnica, con la prova scritta di italiano.

Secondo il calendario degli esami, nei giorni successivi i candidati alla maturità classica sosterranno le prove di latino (due versioni) e di greco; i candidati alla maturità scientifica avranno una versione dal latino, la prova di matematica, di lingua straniera e disegno; per l'abilitazione magistrale gli studenti sosterranno la prova di latino, sempre una sola versione, e la prova di matematica. Le prove orali avranno

inizio il secondo giorno successivo non festivo a quello in cui saranno terminate le prove scritte: con tutta probabilità il 24 settembre.

A Roma, negli esami di maturità e di abilitazione sono impegnati oltre 6.000 studenti. Dei 13.100 presentati alla prima sessione, infatti, i promossi furono 4.558 ed i respinti circa 2.500. I dati, in particolare, sono i seguenti: maturità classica: 3.915 candidati, 1.531 promossi; maturità scientifica: 1.387 candidati, 423 promossi; abilitazione tecnica e commerciale: 3.721 candidati, 1.270 promossi; abilitazione tecnica industriale, su 659 candidati 308 promossi; abilitazione tecnica femminile 397 presenti, 127 promossi,

abilitazione tecnica nautica: 73 candidati, 22 promossi; abilitazione tecnica agraria: 47 presenti; 16 promossi.

Frattanto, nelle scuole secondarie, stanno per finire gli esami di riparazione che, come è noto, sono cominciati il 3 settembre scorso.

Da lunedì prossimo, fino al 29 settembre, inoltre, sono aperte, presso le segreterie delle scuole elementari, le iscrizioni alla prima classe dei fanciulli che abbiano compiuto i sei anni di età o che li compiano entro il 31 dicembre 1962.

Anche nelle sezioni di scuola materna comunali, che ospitano bambini dai 3 ai 6 anni, il termine utile per le iscrizioni scadrà sabato 29 settembre.

Il governo attuale ha ereditato da quelli che lo hanno preceduto una politica cantieristica che si riassume in questi termini: 1) riduzione della capacità produttiva nazionale; 2) riduzione a spese del settore pubblico, lasciando quindi inalterata la potenzialità del settore privato.

Di fronte a questa prospettiva, delineata dagli organi tecnici delle Partecipazioni statali, il governo di centro-sinistra, mostrando più un altro dei suoi limiti, ha evitato di prendere posizione facendo con ciò una precisa scelta, dal momento che in tal modo riconfermava e si impegnavo quindi a portare avanti la politica elaborata dai suoi predecessori. Le scadenze, infatti, erano note. Entro il 15 settembre il governo dovrà presentare le sue osservazioni alla richiesta della CEE di cessare non oltre il 1964 ogni sovvenzione ai cantieri statali, da cui derivava come corollario l'impegno a riassetare l'industria cantieristica nazionale in modo tale da renderla autonomamente competitiva in campo internazionale. La CEE proponeva anche, per meglio realizzare gli obiettivi di cui sopra, una riduzione del potenziale produttivo, cioè, in pratica, lo smantellamento di alcuni nostri cantieri, senza specificare, naturalmente, quali.

Qual è stata la posizione del governo di fronte ad una richiesta che è destinata a modificare le strutture di questa branca produttiva del Paese? La risposta alla CEE, a quanto si afferma negli ambienti ministeriali, si sta elaborando in questi giorni, ma è più ragionevole supporre, data ormai l'imminente scadenza dei termini, che sia già definitivamente decisa. Si sa, e si sapeva, che la CEE si oppone, del resto, il tono delle dichiarazioni fatte dal ministro delle Partecipazioni statali, on. Bo. L'on. Bo afferma, praticamente, che le proposte della CEE sono state tutte accolte. Sarà ridotto il potenziale produttivo sacrificando completamente il cantiere Ansaldo di Livorno mentre riduzioni e trasformazioni, che si dicono di minore entità, sarebbero apportate ai cantieri di Taranto e di Porto Marghera.

Investimenti

Al prof. Petrilli fu già posto il problema di cessare pure le sovvenzioni ai cantieri, ma di non sacrificarne alcuno dando il via ad un piano di investimenti che potesse in grado ciascuno complesso di competere validamente sul mercato mondiale.

Si afferma che la capacità produttiva dei cantieri è doppia della domanda, donde la necessità di «ridimensionarli». Supposto che sia vero, perché proprio noi, e solo noi? Perché questa esigenza non avvertono altre nazioni che continuano a proteggere i loro cantieri, a partire dagli Stati Uniti d'America? E' una politica, tutto sommato, rinunciataria in cui si intravede, per riprendere le parole di un relatore al convegno nazionale sulla cantieristica svoltosi lo scorso anno a La Spezia, «l'interesse della Germania occidentale, e forse di altri paesi della CEE, verso i quali già si sta avviando decisamente il flusso delle commesse estere che la industria cantieristica italiana sta perdendo ogni giorno di più». In questa politica, afferma lo stesso relatore, «quello che assolutamente non vediamo e l'interesse reale del nostro Paese».

Divergenze

Non c'è altra via d'uscita? La partecipazione dell'Italia al Mercato comune europeo deve necessariamente essere pagata con un così pesante sacrificio in un settore vitale della nostra economia?

Le opinioni divergono su questi interrogativi. C'è tutto un settore della destra economica, di cui si sono fatti portavoce giornali come il Globo, la Nazione, 24 Ore, che preme per una pronta accettazione delle direttive della CEE. Lo fa per questioni generali, di principio (la riduzione del settore pubblico delle attività industriali sposta sempre il rapporto a vantaggio delle aziende private) e per ragioni pratiche, immediate, in quanto alcuni gruppi industriali trarrebbero indubbi benefici da una decisione del genere. Il cantiere Piaggio di Genova, lo abbiamo già detto, potrà accaparrarsi in più larga misura le lucrose commesse militari nelle quali, guardo caso, era particolarmente specializzato il cantiere di Livorno.

L'esigenza di cessare il regime di sovvenzioni potrebbe essere anche accettata, ma alla condizione che questo avvenga in un processo di adeguamento della cantieristica italiana nell'ambito di una nuova politica marinara.

Negli altri paesi, e soprattutto in quelli dell'area del MEC, i cantieri rappresentano la fase terminale di una serie di attività, che dalla siderurgia alla meccanica giungono fino agli scafi. E' chiaro anche ad un profano che ciò consente una correzione e una appiattitura di costi, di cui alla resa dei conti, beneficia il prodotto-nave. In Italia, paese in cui lo Stato controlla prati-

camente la siderurgia e la meccanica, i cantieri sono isolati, hanno vita economica a sé, e costi a sé. Almeno nel nostro paese un piano economico che colleghi le varie branche del gigantesco apparato produttivo di cui lo Stato dispone.

La FIAT, e citiamo un solo esempio, già da parte dell'Italsider di condizioni di particolare favore dalle quali sono escluse oltre e altrettanto importanti aziende di Stato. La accettazione dei provvedimenti richiesti dalla CEE può essere compresa pertanto solo alla luce di una negoziazione di produzione e di zone di influenza tra i monopoli che concorrono nell'ambito del MEC.

Investimenti

Al prof. Petrilli fu già posto il problema di cessare pure le sovvenzioni ai cantieri, ma di non sacrificarne alcuno dando il via ad un piano di investimenti che potesse in grado ciascuno complesso di competere validamente sul mercato mondiale.

Si afferma che la capacità produttiva dei cantieri è doppia della domanda, donde la necessità di «ridimensionarli». Supposto che sia vero, perché proprio noi, e solo noi? Perché questa esigenza non avvertono altre nazioni che continuano a proteggere i loro cantieri, a partire dagli Stati Uniti d'America? E' una politica, tutto sommato, rinunciataria in cui si intravede, per riprendere le parole di un relatore al convegno nazionale sulla cantieristica svoltosi lo scorso anno a La Spezia, «l'interesse della Germania occidentale, e forse di altri paesi della CEE, verso i quali già si sta avviando decisamente il flusso delle commesse estere che la industria cantieristica italiana sta perdendo ogni giorno di più». In questa politica, afferma lo stesso relatore, «quello che assolutamente non vediamo e l'interesse reale del nostro Paese».

Divergenze

Non c'è altra via d'uscita? La partecipazione dell'Italia al Mercato comune europeo deve necessariamente essere pagata con un così pesante sacrificio in un settore vitale della nostra economia?

Le opinioni divergono su questi interrogativi. C'è tutto un settore della destra economica, di cui si sono fatti portavoce giornali come il Globo, la Nazione, 24 Ore, che preme per una pronta accettazione delle direttive della CEE. Lo fa per questioni generali, di principio (la riduzione del settore pubblico delle attività industriali sposta sempre il rapporto a vantaggio delle aziende private) e per ragioni pratiche, immediate, in quanto alcuni gruppi industriali trarrebbero indubbi benefici da una decisione del genere. Il cantiere Piaggio di Genova, lo abbiamo già detto, potrà accaparrarsi in più larga misura le lucrose commesse militari nelle quali, guardo caso, era particolarmente specializzato il cantiere di Livorno.

L'esigenza di cessare il regime di sovvenzioni potrebbe essere anche accettata, ma alla condizione che questo avvenga in un processo di adeguamento della cantieristica italiana nell'ambito di una nuova politica marinara.

Negli altri paesi, e soprattutto in quelli dell'area del MEC, i cantieri rappresentano la fase terminale di una serie di attività, che dalla siderurgia alla meccanica giungono fino agli scafi. E' chiaro anche ad un profano che ciò consente una correzione e una appiattitura di costi, di cui alla resa dei conti, beneficia il prodotto-nave. In Italia, paese in cui lo Stato controlla prati-

La pronta reazione dei lavoratori dell'Ansaldo di Livorno alla minaccia di smobilizzazione del cantiere, avvalorata sia dalle note di dichiarazioni (e successive precisazioni) del ministro delle Partecipazioni statali, sia dal silenzio del governo sul futuro della Navalmeccanica, è servita a riproporre al Paese l'intera questione della politica marinara italiana.

Nostro servizio

LONDRA, 11. Robert Soblen, lo psichiatra americano condannato all'ergastolo da un tribunale statunitense sotto accusa di spionaggio a favore della Unione Sovietica, è morto stamane alle 10,40 senza aver espresso conoscenza. Aveva 61 anni ed era in coma da oltre cinque giorni.

Da due anni egli aveva ingaggiato una terribile lotta contro l'implicabile meccanismo della giustizia americana. Rifugiato in Israele e cacciato dal quel governo, egli aveva tentato di suicidarsi sull'aereo che lo doveva trasportare in America tagliandosi le vene nell'aeroporto di Londra. Da allora aveva vissuto una complessa vicenda giudiziaria che si era conclusa con l'ordine di estradizione della Corte di Appello britannica. A questo punto Soblen aveva nuovamente tentato il suicidio ingerendo una forte dose di barbiturici. Il dott. Barnes che ha curato Soblen ha dichiarato che il decesso è stato provocato da esaurimento e in seguito a convulsioni dovute ad un fatto cerebrale di natura emorragica.

Al momento del decesso la

Investimenti

Al prof. Petrilli fu già posto il problema di cessare pure le sovvenzioni ai cantieri, ma di non sacrificarne alcuno dando il via ad un piano di investimenti che potesse in grado ciascuno complesso di competere validamente sul mercato mondiale.

Divergenze

Non c'è altra via d'uscita? La partecipazione dell'Italia al Mercato comune europeo deve necessariamente essere pagata con un così pesante sacrificio in un settore vitale della nostra economia?

Le opinioni divergono su questi interrogativi. C'è tutto un settore della destra economica, di cui si sono fatti portavoce giornali come il Globo, la Nazione, 24 Ore, che preme per una pronta accettazione delle direttive della CEE. Lo fa per questioni generali, di principio (la riduzione del settore pubblico delle attività industriali sposta sempre il rapporto a vantaggio delle aziende private) e per ragioni pratiche, immediate, in quanto alcuni gruppi industriali trarrebbero indubbi benefici da una decisione del genere. Il cantiere Piaggio di Genova, lo abbiamo già detto, potrà accaparrarsi in più larga misura le lucrose commesse militari nelle quali, guardo caso, era particolarmente specializzato il cantiere di Livorno.

L'esigenza di cessare il regime di sovvenzioni potrebbe essere anche accettata, ma alla condizione che questo avvenga in un processo di adeguamento della cantieristica italiana nell'ambito di una nuova politica marinara.

Negli altri paesi, e soprattutto in quelli dell'area del MEC, i cantieri rappresentano la fase terminale di una serie di attività, che dalla siderurgia alla meccanica giungono fino agli scafi. E' chiaro anche ad un profano che ciò consente una correzione e una appiattitura di costi, di cui alla resa dei conti, beneficia il prodotto-nave. In Italia, paese in cui lo Stato controlla prati-

La pronta reazione dei lavoratori dell'Ansaldo di Livorno alla minaccia di smobilizzazione del cantiere, avvalorata sia dalle note di dichiarazioni (e successive precisazioni) del ministro delle Partecipazioni statali, sia dal silenzio del governo sul futuro della Navalmeccanica, è servita a riproporre al Paese l'intera questione della politica marinara italiana.

Nostro servizio

LONDRA, 11. Robert Soblen, lo psichiatra americano condannato all'ergastolo da un tribunale statunitense sotto accusa di spionaggio a favore della Unione Sovietica, è morto stamane alle 10,40 senza aver espresso conoscenza. Aveva 61 anni ed era in coma da oltre cinque giorni.

Da due anni egli aveva ingaggiato una terribile lotta contro l'implicabile meccanismo della giustizia americana. Rifugiato in Israele e cacciato dal quel governo, egli aveva tentato di suicidarsi sull'aereo che lo doveva trasportare in America tagliandosi le vene nell'aeroporto di Londra. Da allora aveva vissuto una complessa vicenda giudiziaria che si era conclusa con l'ordine di estradizione della Corte di Appello britannica. A questo punto Soblen aveva nuovamente tentato il suicidio ingerendo una forte dose di barbiturici. Il dott. Barnes che ha curato Soblen ha dichiarato che il decesso è stato provocato da esaurimento e in seguito a convulsioni dovute ad un fatto cerebrale di natura emorragica.

Al momento del decesso la

Investimenti

Al prof. Petrilli fu già posto il problema di cessare pure le sovvenzioni ai cantieri, ma di non sacrificarne alcuno dando il via ad un piano di investimenti che potesse in grado ciascuno complesso di competere validamente sul mercato mondiale.

Divergenze

Non c'è altra via d'uscita? La partecipazione dell'Italia al Mercato comune europeo deve necessariamente essere pagata con un così pesante sacrificio in un settore vitale della nostra economia?

Le opinioni divergono su questi interrogativi. C'è tutto un settore della destra economica, di cui si sono fatti portavoce giornali come il Globo, la Nazione, 24 Ore, che preme per una pronta accettazione delle direttive della CEE. Lo fa per questioni generali, di principio (la riduzione del settore pubblico delle attività industriali sposta sempre il rapporto a vantaggio delle aziende private) e per ragioni pratiche, immediate, in quanto alcuni gruppi industriali trarrebbero indubbi benefici da una decisione del genere. Il cantiere Piaggio di Genova, lo abbiamo già detto, potrà accaparrarsi in più larga misura le lucrose commesse militari nelle quali, guardo caso, era particolarmente specializzato il cantiere di Livorno.

L'esigenza di cessare il regime di sovvenzioni potrebbe essere anche accettata, ma alla condizione che questo avvenga in un processo di adeguamento della cantieristica italiana nell'ambito di una nuova politica marinara.

Negli altri paesi, e soprattutto in quelli dell'area del MEC, i cantieri rappresentano la fase terminale di una serie di attività, che dalla siderurgia alla meccanica giungono fino agli scafi. E' chiaro anche ad un profano che ciò consente una correzione e una appiattitura di costi, di cui alla resa dei conti, beneficia il prodotto-nave. In Italia, paese in cui lo Stato controlla prati-

La pronta reazione dei lavoratori dell'Ansaldo di Livorno alla minaccia di smobilizzazione del cantiere, avvalorata sia dalle note di dichiarazioni (e successive precisazioni) del ministro delle Partecipazioni statali, sia dal silenzio del governo sul futuro della Navalmeccanica, è servita a riproporre al Paese l'intera questione della politica marinara italiana.

La morte di Soblen

Costrinsero il fratello ad accusarlo

Un cadavere che chiama in causa la responsabilità di tre governi - Il decesso è sopravvenuto per lesioni cerebrali

Nostro servizio

LONDRA, 11. Robert Soblen, lo psichiatra americano condannato all'ergastolo da un tribunale statunitense sotto accusa di spionaggio a favore della Unione Sovietica, è morto stamane alle 10,40 senza aver espresso conoscenza. Aveva 61 anni ed era in coma da oltre cinque giorni.

Da due anni egli aveva ingaggiato una terribile lotta contro l'implicabile meccanismo della giustizia americana. Rifugiato in Israele e cacciato dal quel governo, egli aveva tentato di suicidarsi sull'aereo che lo doveva trasportare in America tagliandosi le vene nell'aeroporto di Londra. Da allora aveva vissuto una complessa vicenda giudiziaria che si era conclusa con l'ordine di estradizione della Corte di Appello britannica. A questo punto Soblen aveva nuovamente tentato il suicidio ingerendo una forte dose di barbiturici. Il dott. Barnes che ha curato Soblen ha dichiarato che il decesso è stato provocato da esaurimento e in seguito a convulsioni dovute ad un fatto cerebrale di natura emorragica.

Al momento del decesso la

Investimenti

Al prof. Petrilli fu già posto il problema di cessare pure le sovvenzioni ai cantieri, ma di non sacrificarne alcuno dando il via ad un piano di investimenti che potesse in grado ciascuno complesso di competere validamente sul mercato mondiale.

Divergenze

Non c'è altra via d'uscita? La partecipazione dell'Italia al Mercato comune europeo deve necessariamente essere pagata con un così pesante sacrificio in un settore vitale della nostra economia?

Le opinioni divergono su questi interrogativi. C'è tutto un settore della destra economica, di cui si sono fatti portavoce giornali come il Globo, la Nazione, 24 Ore, che preme per una pronta accettazione delle direttive della CEE. Lo fa per questioni generali, di principio (la riduzione del settore pubblico delle attività industriali sposta sempre il rapporto a vantaggio delle aziende private) e per ragioni pratiche, immediate, in quanto alcuni gruppi industriali trarrebbero indubbi benefici da una decisione del genere. Il cantiere Piaggio di Genova, lo abbiamo già detto, potrà accaparrarsi in più larga misura le lucrose commesse militari nelle quali, guardo caso, era particolarmente specializzato il cantiere di Livorno.

L'esigenza di cessare il regime di sovvenzioni potrebbe essere anche accettata, ma alla condizione che questo avvenga in un processo di adeguamento della cantieristica italiana nell'ambito di una nuova politica marinara.

Negli altri paesi, e soprattutto in quelli dell'area del MEC, i cantieri rappresentano la fase terminale di una serie di attività, che dalla siderurgia alla meccanica giungono fino agli scafi. E' chiaro anche ad un profano che ciò consente una correzione e una appiattitura di costi, di cui alla resa dei conti, beneficia il prodotto-nave. In Italia, paese in cui lo Stato controlla prati-

La pronta reazione dei lavoratori dell'Ansaldo di Livorno alla minaccia di smobilizzazione del cantiere, avvalorata sia dalle note di dichiarazioni (e successive precisazioni) del ministro delle Partecipazioni statali, sia dal silenzio del governo sul futuro della Navalmeccanica, è servita a riproporre al Paese l'intera questione della politica marinara italiana.

signora Soblen che si trovava al capezzale del marito è stata colta da grave collasso nervoso. Il dottor Barnes ha anche dichiarato di non sapere come e quando avvennero i funerali. Si conclude così con il sacrificio di un uomo, una delle più odiose vicende giudiziarie cui abbia dato luogo la «giustizia» borghese.

Jack Soblen era oggetto di «sei accuse, alcune delle quali comportavano la pena di morte. Per alcune settimane, egli si protestò innocente ma, quando in maggio a quella complessa procedura giudiziaria americana che permette i più assurdi delitti, e nonostante i consigli del suo avvocato, si dichiarò colpevole della accusa minore. Trattative fra accusa e difesa, negli Stati Uniti, consentirono di «contattare» la sentenza finale: riconosciuto colpevole di un capo d'imputazione, gli altri avrebbero potuto essere cancellati. Come infatti avvenne. Ma ciò avvenne non prima che Jack venisse sottoposto, per mesi, a stringenti interrogatori da parte del FBI. Quando fu portato in tribunale, egli raccontò una storia fantasiosa di incarichi di spionaggio ricevuti dallo stesso Berni. Ma quando la difesa contestò che nessun fatto preciso era stato portato a convalidare l'accusa di spionaggio, l'accusa protestò che si trattava di «dettagli troppo tecnici» perché potessero, o dovessero, essere discussi in tribunale. Il giudice si contentò della storia fantasiosa, e condannò Jack a sette anni, e sua moglie a quattro. Entrambi ora sono liberi.

Investimenti

Al prof. Petrilli fu già posto il problema di cessare pure le sovvenzioni ai cantieri, ma di non sacrificarne alcuno dando il via ad un piano di investimenti che potesse in grado ciascuno complesso di competere validamente sul mercato mondiale.

Divergenze

Non c'è altra via d'uscita? La partecipazione dell'Italia al Mercato comune europeo deve necessariamente essere pagata con un così pesante sacrificio in un settore vitale della nostra economia?

Le opinioni divergono su questi interrogativi. C'è tutto un settore della destra economica, di cui si sono fatti portavoce giornali come il Globo, la Nazione, 24 Ore, che preme per una pronta accettazione delle direttive della CEE. Lo fa per questioni generali, di principio (la riduzione del settore pubblico delle attività industriali sposta sempre il rapporto a vantaggio delle aziende private) e per ragioni pratiche, immediate, in quanto alcuni gruppi industriali trarrebbero indubbi benefici da una decisione del genere. Il cantiere Piaggio di Genova, lo abbiamo già detto, potrà accaparrarsi in più larga misura le lucrose commesse militari nelle quali, guardo caso, era particolarmente specializzato il cantiere di Livorno.

L'esigenza di cessare il regime di sovvenzioni potrebbe essere anche accettata, ma alla condizione che questo avvenga in un processo di adeguamento della cantieristica italiana nell'ambito di una nuova politica marinara.

Negli altri paesi, e soprattutto in quelli dell'area del MEC, i cantieri rappresentano la fase terminale di una serie di attività, che dalla siderurgia alla meccanica giungono fino agli scafi. E' chiaro anche ad un profano che ciò consente una correzione e una appiattitura di costi, di cui alla resa dei conti, beneficia il prodotto-nave. In Italia, paese in cui lo Stato controlla prati-

La pronta reazione dei lavoratori dell'Ansaldo di Livorno alla minaccia di smobilizzazione del cantiere, avvalorata sia dalle note di dichiarazioni (e successive precisazioni) del ministro delle Partecipazioni statali, sia dal silenzio del governo sul futuro della Navalmeccanica, è servita a riproporre al Paese l'intera questione della politica marinara italiana.



KINGSTON — L'autofurgone con la bara contenente il corpo di Soblen lascia l'ospedale per recarsi alla camera mortuaria. (Telefoto AP-L'Unità)

Danilo Dolci prosegue il digiuno

Le sue condizioni destano preoccupazioni

PALERMO, 11. Danilo Dolci, è giunto oggi al sesto giorno del suo sciopero della fame in segno di protesta per la mancata costruzione — dopo 7 anni di impegni violati dal governo e dalla Cassa per il Mezzogiorno — della diga salinifera di 10 mila ettari di terra in territorio di Partinico. Il sociologo trapanese trascorre le sue giornate in una stanzetta del suo «centro-studio», dove si susseguono incessantemente le visite di collaboratori e amici. Come è noto, Dolci digiunava ancora per 4 giorni.

Interpreti della grave situazione che continua a persistere nella zona, i deputati

comunisti della zona (Speciale, Ferreri, La Causi e Anna Grassano) hanno sollecitato al ministro Pastore, che è appena tornato da un viaggio all'estero, un incontro per esaminare la possibilità di un intervento del governo atto a sbloccare la situazione.

Esso avrà luogo domani sera o, al massimo, giovedì mattina.

Stasera le sue condizioni di salute hanno tuttavia suscitato qualche preoccupazione: dall'esame del sangue è emerso che il tasso dello zucchero è minimo. Dolci si rifiuta di bere acqua zuccherata sicché i medici non escludono di dover ricorrere ad infusioni per sostenere il suo organismo debilitato.

Sarno Tognotti