

IL PIEMONTE DIECI ANNI DOPO

Torino non è la città più razionale d'Italia

L'espansione urbanistica a macchia d'olio inizia subito dopo ciascuno dei famosi viali paralleli e denuncia l'attività della speculazione edilizia. Le più squallide, tristi notizie di cronaca nera nella città del « miracolo », tram a 3 chilometri all'ora e doppi turni nelle scuole. Ma Torino è anche la città dove 200 mila cittadini votano comunista. Come è nata la parola d'ordine della contrattazione dei piani di produzione e di finanziamento dei grandi complessi. Può una città vivere sospesa nell'attesa che la «850» « sfondi »?

Inchiesta di Davide Lajolo

TORINO, giugno. « A.D. ha 32 anni, proviene da un paese della piuma intorno a Torino. Non troppo alto, ha capelli biondi e lisci, un viso bianco e rosso di salute, due spalle muscolose e braccia possenti. Non fuma, non beve, non gli piace andare al cinema. Le domeniche le passa in casa ad aggiustare qualcosa o a fare lavori domestici. Unico suo desiderio, che non è però una vera e propria passione, è andare qualche volta a pescare. Lavora in un'azienda di 500 operai da qualche anno ed è contento della nuova sistemazione. Nel passato aveva sempre fatto il bracciante, passando da un padrone all'altro. Dice: Non posso dire costi di botto, come è perché sia venuto a Torino, ma il fatto è semplicissimo, perché nelle campagne, quando lavori, lavori da morire; ti fanno andare come una bestia dalla mattina alla sera tardi. Poi d'inverno quasi sempre ti fai fuori quel che ti sei guadagnato d'estate.

rischio di morire. Nella notte la stufa si era spenta...»
Martedì 10 gennaio leggiamo sullo Specchio dei tempi: «...Sono nato e vissuto in un paese di Calabria e l'ho lasciato solo quando mi avvidi che, mentre lo avevo solo un paio di scarpe, gli altri ne avevano già due. Ho cercato, emigrando, di trovare un lavoro che mi consenta l'acquisto del secondo paio; purtroppo, ahimè, non ci sono riuscito ancora». Lo stesso giorno, sullo stesso giornale: «Il treno del sole ci ha portato una giovane che ha viaggiato con il bimbo morto tra le braccia, ucciso dalla poliolettite».

Al servizio del profitto

A Pinerolo, anzi ad Atrasca, prima di Pinerolo, avevo un drone che era una bestia. Un giorno i suoi due figli erano venuti a Torino a comprare un motore; gli hanno speso quasi due milioni. E' scoppiata una grana col vecchio che credevo si uccidesse. Andava in giro per i campi e diceva: Con tutti i sacrifici che ho fatto? Quei due bastardi! Guarda dove vanno a spendersi i soldi! Ma ce n'era bisogno, con tanti morti di fame che ci sono in giro in cerca di lavoro?»

Così limite, certo, ma quanti sono i casi limite in Italia, a Torino? E poi, città dei mali moderni, nuovissimi, della civiltà industriale, città di suicidi silenziosi, di rumori, di caos, di nevrosi, dove tutte le infamie italiane si sommano. E poi città che si ribella ai suoi condizionatori, che individua i suoi mali, che sa affrontarli con la forza e la tenacia dei suoi operai e dei suoi giovani. Certo l'abile regia riesce spesso a far confondere l'efficienza del monopolio con quella della città, e persino giornalisti non sospetti di lavorare su veline ministeriali, municipali o aziendali, hanno scritto ancora nei giorni scorsi che Torino è la città più razionale d'Italia.

E' una pagina di un libretto (« Immigrati a Torino », edizioni Avanti!) di un operaio comunista, Celestino Canteri che ha dedicato anni a studiare sul vivo il problema dell'inserimento nella vecchia città di centinaia di migliaia di uomini provenienti dalle altre regioni. La pubblicazione per cui è in breve dice che cos'è Torino, speranza di vivere senza « lavorare da morire », e il « motore », gioia e follia. Quanto di Cateri è l'unico libro su Torino nel quale non si raccontano più la favola della « città geometrica ». (Solo perché il vecchio centro storico è fatto di vie dritte e parallele. Ma hanno visto gli inviati dei giornali borghesi che hanno fatto qui di recente così tante soste per scoprire il « nuovo », i quartieri satelliti buttati in mezzo alle pozanghere, i quartieri residenziali che si estendono — come dicono gli architetti — a macchia d'olio?)

« Razionale »: quanti delitti in tuo nome! In fabbrica, nella moderna fabbrica del monopolio, « razionale » significa trovare in rapporto fra uomo-macchina-tempo che possa far produrre di più col minimo dispendio di spese. Ecco lo spezzettamento del lavoro in operazioni sempre più semplici, parcellari — come dicono i tecnici — e monotone il cui ritmo non è determinato dalla volontà dell'operaio, ma dalla macchina. E la macchina — la moderna macchina inventata dai tecnici per ridurre la fatica dell'uomo — chiede un lavoro sempre più veloce, un impegno sempre più ansioso e incontrollabile. Perché essa è al servizio del profitto. « Razionale » è, ancora, che nella fabbrica comandi uno solo — il padrone — che decida lui gli orari e i turni, il ritmo e il riposo. « Razionale » è che quando interviene una qualsiasi « congiuntura difficile » l'operaio debba scegliere fra il licenziamento di una parte delle maestranze o i bassi salari per tutti. Questo nella fabbrica, dove il capitalismo si è effettivamente ammodernato. Ma fuori della fabbrica la dolce, come scriveva Vittorini, « il neocapitalismo rimane capitalistico nel senso più arcaico e assoluto del termine », la parola « razionale » non è ancora di moda.

Forse nessuna città, nessuna provincia è così complessa, indefinita senza un lungo discorso, come questa: 120.000 operai, anzitutto, che lavorano nelle fabbriche FIAT e altri 70.000 che lavorano in centinaia di fabbriche e fabbrichette — almeno 600 di esse, mi dicono, sono controllate direttamente dalla Finanziaria Fiat — e nel settore commerciale, negli uffici. Una immagine è ancora vera — e l'ho constatata ancora ieri — quella delle strade di Torino deserte subito dopo le otto della sera, quasi squallide per tutti la tromba di Valletta che suona rutilantemente la ritirata ed il silenzio perché tutti possano poi, freschi e riposati, alzarsi alle cinque del mattino per recare il cancello che separa la « città del lavoro » dalla grande « città per dormire ». Ma questo aspetto di Torino città metallurgica è ancora solo una parte della verità. Torino è anche la città dove il progresso, il grande sviluppo economico di questi anni, il correre di migliaia di uomini per trovare il lavoro, ci ha dato alcune fra le più squallide, incredibili, tristi storie di cronaca nera di questi anni. Canteri, nel suo libro, le annota diligentemente.

Capitalismo arcaico: lo ritrovi appena monti su un tram, su un treno, un autobus, se appena vuoi conoscere l'itinerario quotidiano di un operaio che viene a lavorare in città, lo ritrovi quando vedi il numero dei ragazzi che non trovano posto nelle scuole, o quando ti imbatti (benedetta programmazione) in una scuola nuova, bella, pulita, ma senza allievi per frequentarla, perché nessuno aveva previsto la fuga di tutte le famiglie verso la città (o anche perché gli « insediamenti » umani sono stati collocati in tutt'altra zona). E nel settore del consumo, coi sistemi antiquati di distribuzione e l'intermediazione monopolistica che fa quadruplicare di prezzo ai consumatori i prodotti straputati per poche lire ai contadini. E per la casa: proprio al centro di Torino (via Verdi, via Burburoni) ti capita di vedere accampate in una cantina famiglie di lavoratori meridionali.

Insomma, per acer sottocosto i melanni e le contraddizioni dello sviluppo economico italiano puoi benissimo fermarti a Torino, mostra permanente del « progresso senza avventure » a direzione monopolistica.

Ma l'altra realtà di Torino sono i duecentomila voti comunisti. Dopo le elezioni molti si

sono chiesti la ragione di questa avanzata del PCI nella città ove più marcata è stata l'impronta della politica del monopolio. Il quadro che ho descritto di Torino può essere una prima risposta, può incominciare a far capire perché gli operai e gli immigrati, i pensionati e le donne, i giovani e i tecnici, hanno votato per il socialismo. Ma credo che tutte queste piccole, particolari ragioni possono essere riassunte in una proposizione: si città comunista perché si vuole difendere la libertà dell'uomo, perché si rifiuta la civiltà del benessere proposta dai monopoli. Per il PCI non hanno votato, infatti, soltanto gli immigrati, i « poveri » della periferia — quelli che dalla rivoluzione non hanno nulla da perdere — ma anche, e qui è la novità, gli operai con la « 600 » e i tecnici delle officine Anio — quelli che fanno i caccia per la Nato — i professionisti del centro, in una proporzione che non ha riscontro col passato.

Hanno votato comunista quelli che hanno capito i limiti e la natura della civiltà del « benessere per tutti » perseguita — con tutte le ritirate che sappiamo nei periodi della « vacche magre » — dai monopoli: otto ore in fabbrica, completamente alla mercé della volontà del padrone; e poi l'evasione dal lavoro — anche questa organizzata dal padrone —; e poi l'imposizione dei consumi, secondo la volontà del padrone, e il tutto in una città che non è fatta sulla misura dell'uomo. Così a poco a poco è nata la ricerca di un'altra strada, di un'alternativa alle scelte dei padroni. E' nata ad esempio la parola d'ordine della contrattazione, nella fabbrica, di tutti gli aspetti del rapporto di lavoro. Perché non è vero che la « macchina » sia il nemico (che — come sostiene taluno — il problema dell'alienazione moderna riguarda tutte le civiltà industriali, indipendentemente dalle strutture economiche, politiche e sociali). E' possibile cioè dominare la macchina, o almeno, incominciare a controllarla, spezzare cioè il potere assoluto e dispotico del padrone.

La lotta vittoriosa dei metalurgici aveva questo obiettivo e l'ha portato ad alcuni, primi, positivi, seppur limitati, risultati. Ma il problema della contrattazione e del controllo non si può fermare al rapporto di lavoro. Gli ultimi fatti — i licenziamenti alla Magnadine, i ricatti della Fiat sul livello di occupazione, l'arrembaggio alla Olivetti, l'accettazione da parte del governo della linea Carli — hanno posto, ad esempio, in rapporto alla politica di programmazione, una questione di fondo: programma re vuol dire anche scegliere, concentrare in un punto gli investimenti, decidere dove aumentare e dove diminuire la produzione.

E, prima di tutto, garantire la piena occupazione. Cosa fare dunque in quelle grandi aziende che, per premere adesso sulle scelte governative, tengono sospeso il ricatto dei licenziamenti? Ecco nascere il problema della contrattazione pubblica dei piani di produzione e dei piani di investimento, come unica possibile base per una programmazione democratica.

Il problema è aperto alla Fiat, e il movimento operaio, e la città non possono ignorarlo o lasciare che la questione sia risolta, a suo modo, da Valletta. Una città non può vivere sospesa nell'attesa che la « 850 » sfondi, che il governo, accogliendo il pressante invito della Fiat, blocchi le importazioni di auto straniere, che la politica di piano sia fermata — come i salari operai — in attesa che due o tre milioni di macchine in più circolino in Italia. Una città non può accettare che decine di migliaia dei suoi figli possano, domani, essere senza lavoro perché Valletta ha sbagliato i suoi conti, le sue previsioni. Ma soprattutto non si può aspettare che l'intero asse dello sviluppo economico italiano dipenda dalle scelte di Valletta.

Costringere a trattare

I risultati sono già visibili a occhio nudo: da una parte la politica delle autostrade e dei trafori e dall'altra l'agricoltura in crisi, le case, le scuole, gli ospedali che mancano, i tram che vanno a 3 km. all'ora nel caos della circolazione. Bisogna dunque intervenire, costringere Valletta a trattare, prima che sia troppo tardi. Solo così la politica di piano potrà essere democratica. Si tratta cioè di passare dal discorso « moralistico » contro la motorizzazione — che è una realtà e, prima ancora, un'esigenza nata dalla carenza dei mezzi pubblici —, dalle filippiche contro le « quattro ruote », ad un esame concreto dei piani di produzione, dei bisogni effettivi, degli sbocchi commerciali nuovi che è possibile trovare e anche, dove occorre, delle eventuali riconversioni. Ma questo è possibile farlo solo se si riuscirà ad imporre a Valletta una trattativa generale, prima che sia troppo tardi. Solo così la politica di piano potrà essere democratica, cioè far prevalere gli interessi della collettività su quelli dei potentati economici.

Proprio in questi giorni ho avuto occasione di parlare con un esponente assai alto di uno dei più grossi complessi dell'in-

dustria automobilistica di un Paese del MEC. Sveliamo subito che si tratta di un tedesco, sicuro di fare cosa giusta a coloro che vogliono spingere il triangolo industriale a guardare al Nord Europa, e particolarmente alla Germania. Valletta — mi diceva freddamente il tedesco — se non accetta per recenti « dichiarazioni di guerra » minacciate dall'amministratore della Fiat a Bruxelles — è stato certamente un valente capitano d'industria. Ma non ha mai avuto la forza di guardare molto lontano di porsi delle prospettive a lungo termine collegate al maturare dei tempi. Ora ne sconta le conseguenze. Valletta si è sempre lamentato degli alti costi della mano d'opera nonostante che le sue maestranze non abbiano mai avuto salari alti nostri. Non si è mai chiesto se gli alti costi non dipendessero invece, per esempio, dal suo inestinguibile nel produrre così tanti tipi di auto, con un'infinità di modifiche continue per ogni tipo.

Opinioni, si dirà, e per giunta interessate. Ma perché la sorte di oltre 100.000 operai, anzi il destino di un'intera città dovrebbe essere condizionato per i prossimi anni dai misteriosi piani che, in questi giorni, si stanno preparando negli uffici della direzione della Fiat?

Così nasce nella fabbrica, attorno alle parole d'ordine della contrattazione sindacale di ogni aspetto di lavoro e della contrattazione sindacale e pubblica dei salari di produzione e di finanziamento, la risposta operaia. E' una risposta che investe le intere strutture della città. Parlare di riduzione dell'orario di lavoro vuol dire infatti parlare di trasporti, di aree verdi, di aree fabbricabili. Vuol dire esaminare come si articolano le forze politiche. Anzitutto, anche qui, non è più vero che « tutto dipende dalla Fiat », e non solo per la forza autonoma riconquistata dalla città negli ultimi anni, ma anche per la presenza di forze monopolistiche nuove. C'è, per esempio, accanto alla attività dell'IFI Fiat in direzione delle aree fabbricabili, l'Immobiliare Romana vaticanesca, che sta costruendo una città satellitare e che, con le altre immobiliari, si è appropriata di tutte (o quasi) le aree disponibili. Ho usato il verbo « appropriarsi », ma secondo il vocabolario italiano, anche il Pedrocchi, avrei dovuto scrivere « rubare ».

Dove invece la Fiat decide ancora di tutto è nel settore dei trasporti. Per poter avere un dato sicuro ho voluto dar retta ad una distinta impiegata che lavora negli uffici del giornale di Corso Valdocco.

A mezzogiorno sono salito sul tram che porta, lungo via Garibaldi, alla piazza Castello, partendo dall'angolo di corso Valdocco.

Occhio all'orologio: venti mi-

nuti buoni per percorrere il tragitto che a piedi avrei percorso in un quarto d'ora al massimo. Il tram deve inchinarsi di fronte alle automobili. Ma qualche mese fa — mi dice il tranviere — era peggio ancora: perché allora via Garibaldi era solo un posteggio di automobili e spesso i tranvieri dovevano scendere dalla vettura e spostare di peso le macchine dai binari. La motorizzazione Fiat sempre prima del servizio pubblico. Anselmetti è il sindaco più « razionale » per la Fiat e non è il caso di disturbarlo per problemi di così scarsa importanza, per lui. Grave è però che la subordinazione dei mezzi di trasporto pubblici a quelli privati che il centro sinistra di Milano attua ma nega di attuare, a Torino viene anche sbandierata come la soluzione, ovviamente, più « razionale ».

Un'occasione mancata

Così un dirigente della Camera di Commercio, un bel mattino — e cioè a mente fresca — ha solennemente dichiarato che i trasporti pubblici a Torino hanno perduto tutta la loro importanza. Ormai tutti i cittadini — o quasi tutti — hanno la macchina, e il problema si risolve da sé. Viene in mente quella scena del film di Lizzani sulla « Vita agra » che la vedeva l'arresto del protagonista perché, in mezzo alle macchine, a camminare a piedi... Nonostante i sogni di quelli della Camera di Commercio, Torino avrà presto però la sua metropolitana. (Presto, per modo di dire, perché sarà pronta solo fra dieci anni, e nell'attesa ci sono solo i piani nei cassetti del sindaco Anselmetti). Ma ecco che un solo sguardo al tracollo della metropolitana rivela gli infiniti piccoli — ma non troppo — obbiettivi che ci si prefigge di raggiungere. La metropolitana, dove, e dove, servire per mettere ordine al territorio, per « razionalizzare » un poco il settore dei trasporti, per avere un ordine — finalmente — « geometrico » alla città. Ed ecco, invece, che nelle mani della Giunta (e della Fiat) diventa una macchina per far quadruplicare le aree, per permettere nuove avanzate a macchia d'olio delle aree della speculazione. Un'occasione mancata, insomma.

Le scuole? Pochi dati bastano: mancano le aule a centinaia (trecento doppi turni sono in corso), le facoltà universitarie straripano, le scuole professionali delle novità di maggior rilievo che si sono prodotte nell'ultimo decennio attorno a un mare che bagna rive africane e asiatiche oltre che europee: i popoli del Nord Africa, del Medio Oriente.

E gli ospedali, l'assistenza sanitaria? Anche su questa questione Anselmetti non discute. Gli basta che alla televisione compaia spesso il molto illustre prof. Dogliotti. Che si vuole ancora a Torino quando c'è già Dogliotti? Non funziona egregiamente la sua clinica privata, nota in tutto il mondo?

E poi le case (e le caro-affitti) e il costo della vita che sale, e la politica fiscale caratterizzata dal benigno atteggiamento verso i padroni della Fiat? Mancano i soldi, si dice, e bisogna dare l'esempio nell'austerità. Ma ieri, negli anni del miracolo, i soldi, i miliardi c'erano per il carnevale edilizio — e non solo edilizio — di Italia 61: miliardi buttati al vento quando, accettando le proposte dei comunisti, si poteva celebrare il centenario dell'Unità d'Italia costruendo scuole, case, edifici per lo strago e la cultura. Oggi che il « miracolo » è in crisi. Anselmetti ha trovato un altro tema per la sua battaglia: quello della moralità pubblica. La città è rappezzata di manifesti che lo raffigurano col viso duro del castigamatti, deciso a fustigare i costumi. E' l'immagine della DC torinese, e anche del PSDI e del PLI: quando c'è da predicare l'austerità — per gli altri — non li batte nessuno.

Un'occasione mancata, insomma. Dinanzi a così pressanti sollecitazioni, il presidente Johnson ha deciso un passo ulteriore nell'azione intrapresa nel Mississippi, ordinando che cento marinai della vicina base di Meridian si uniscano agli agenti del FBI — rafforzati con l'invio di otto elicotteri — nelle ricerche. L'annuncio è stato dato oggi da George Reedy, portavoce della Casa Bianca. Alla domanda se i marinai siano armati, Reedy ha risposto sottolineando che il governo federale agisce « in piena cooperazione con le autorità statali » e che i soldati « sono stati inviati solo per compiti di ricerca ». Il portavoce ha anche detto che Johnson attende un rapporto di Allen Dulles, l'ex direttore della CIA inviato ai consessi del sindaco del Mississippi, per esaminare, in generale, « i problemi derivanti dall'applicazione della legge in quello Stato ».

Elicotteri e « marines » nel Mississippi

NEW YORK, 25. Le speranze di ritrovare vivi i tre giovani attivisti « integrazionisti » scomparsi nel Mississippi sono diventate assai tenui: alcuni dei giornalisti presenti a Filadelfia scrivono che esse sono praticamente abbandonate. L'esame del relitto carbonizzato della Ford azzurra con cui i tre avevano raggiunto lo Stato ultra-razzista, ritrovata in una palude presso la città, il luogo deserto del ritrovamento e le condizioni della vegetazione circostante fanno pensare ad una deliberata distruzione dell'automobile, ivi condotto, o trainato, da altri automobilisti. Un linciaggio sembra l'ipotesi più probabile.

Il fatto ha destato profonda emozione e sdegno ovunque. A New York i cortei di protesta hanno sfilato con cartelli recanti scritte come « Mandate nel sud la forza di polizia dell'ONU » e « Dislocate in permanenza le truppe federali nel Mississippi ». Nella capitale federale, duemila negri hanno circondato il Dipartimento della Giustizia, chiedendo che sia invitato il presidente Johnson a bloccare l'afflusso di attivisti antirazzisti nello Stato. « Se l'afflusso continuerà — ha detto — vi saranno violenze e il sangue ricadrà sugli organizzatori del movimento ». Di fatto, la polizia del Mississippi sta facendo il possibile per « tenere lontani » gli attivisti. Ieri, essa ha arrestato a Moss Point sotto l'accusa di « vagabondaggio » — una di quelle che abitualmente nuove ai negri per toglierli dalla circolazione — due membri del Comitato di coordinamento degli studenti non violenti.

Malgrado queste intimidazioni — e quella ancor più criminale implicita nella « scomparsa » dei tre — i negri sono decisi ad andare avanti. A Oxford, nello Ohio, dove i volontari attivisti ricevono un addestramento prima di raggiungere il sud, un portavoce negro ha detto che non vi è stata neppure una defezione. A Meridian, James Farmer, direttore del Congresso per l'eguaglianza razziale, ha detto in un comunicato — presente la moglie di uno dei tre ragazzi — che il suo movimento ha intenzione di mettere alla prova la recente legge sui diritti civili « città per città e Stato per Stato ».

Tuttavia, le autorità razziste del Mississippi appaiono decise a non cedere i loro privilegi. Ieri sera, le ricerche dei tre ragazzi sono state interrotte a causa della mancanza di incidenti, adotta dalla polizia dopo che un folto gruppo di negri era giunto da Meridian — una cittadina nei pressi del confine orientale dello Stato, di cui era originario il negro ventiduenne James Cheney, uno degli scomparsi — per partecipare alle ricerche. I capi del gruppo sono stati ricevuti dall'ispettore capo della pattuglia stradale del Mississippi, Guin Cole, nel edificio del tribunale, guardato da quaranta agenti armati di mitra. L'autorizzazione a partecipare alle ricerche è stata loro negata e sono stati rispediti sotto scorta a Meridian.

Uno dei rappresentanti del Mississippi al Congresso, il senatore John Stennis — membro della minoranza che ha votato contro la legge sui diritti civili — è andato anche più in là. Egli ha invitato il presidente Johnson a bloccare l'afflusso di attivisti antirazzisti nello Stato. « Se l'afflusso continuerà — ha detto — vi saranno violenze e il sangue ricadrà sugli organizzatori del movimento ». Di fatto, la polizia del Mississippi sta facendo il possibile per « tenere lontani » gli attivisti. Ieri, essa ha arrestato a Moss Point sotto l'accusa di « vagabondaggio » — una di quelle che abitualmente nuove ai negri per toglierli dalla circolazione — due membri del Comitato di coordinamento degli studenti non violenti.

Dal 5 al 9 luglio la Conferenza internazionale

Algeri: no alle « H » nel Mediterraneo

La Conferenza per la Democrazia del Bacino del Mediterraneo, che si terrà ad Algeri dal 5 al 9 luglio, si annuncia come una importante iniziativa politica del giovane Repubblica algerina: una iniziativa che solleva problemi reali e di grande momento, e chiama a discuterli, accanto ai rappresentanti della opinione pubblica di potenze impegnate in certe alleanze o inclini a impegnarsi su determinati disegni, i protagonisti delle novità di maggior rilievo che si sono prodotte nell'ultimo decennio attorno a un mare che bagna rive africane e asiatiche oltre che europee: i popoli del Nord Africa, del Medio Oriente.

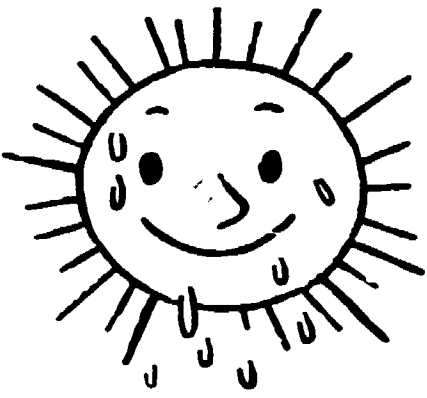
Una delegazione algerina — composta da Haddad Tedjini, deputato al momento della Conferenza del FLN per i rapporti con l'estero; da Louahla Tehami, segretario generale del Comitato algerino della Pace, e da Cheurfi Saleh, membro dello stesso Comitato della Pace — è impegnata nella preparazione della conferenza attraverso contatti diretti con le organizzazioni democratiche e i centri culturali dei paesi interessati. La delegazione è stata nei giorni scorsi a Roma, avendo chiesto fra l'altro al Papa una audienza che non ha potuto essere fissata in tempo utile, e ha tenuto nella giornata di mercoledì una conferenza stampa, con la partecipazione dell'ambasciatore

di Algeria a Roma, Boularouf.

In tale occasione i delegati hanno indicato come temi della Conferenza che si terrà ad Algeri quelli relativi ai pericoli concreti che sorgono dai fatti seguenti: la presenza in Mediterraneo di sommergibili e navi di superficie dotati di missili a testata nucleare; la presenza di basi di lancio per missili o per il decollo di aerei capaci di portare armi nucleari; esplosioni nucleari sperimentali e ogni altra attività connessa con la formazione di una « forza d'urto »; la inquinazione radioattiva delle acque marine.

I rappresentanti algerini hanno posto francamente l'accento sul fatto che la considerazione di tali pericoli e dei problemi che essi sollevano non può essere lasciata ai soli governi delle grandi potenze, semplicemente perché queste potenze non possono più pretendere al dominio del Mediterraneo. « L'accesso recente alla sovranità da parte di nuovi paesi mediterranei, fra i quali il nostro, permette di riproporre il problema della pace sotto una luce nuova ».

In pari tempo, è attraverso iniziative e opere di questo tipo che la funzione internazionale dei paesi nuovi si troverà rafforzata: « La conferenza di Algeri segnerà — non ne dubitiamo — un passo importante sulla via dell'indipendenza per ciascun popolo ».



L'Unità vacanze

un « giornale » nel giornale, ricco di notizie curiose, inchieste, interviste, rubriche, giochi, concorsi a premi e itinerari turistici e gastronomici.

Per questa eccezionale iniziativa è stato organizzato un servizio straordinario di recapito che raggiungerà tutte le edicole delle zone di villeggiatura sin dalle primissime ore del mattino.

Ovunque andrete cercate L'Unità, che quest'anno viene in vacanza con voi.

con il caldo è arrivata l'estate e con l'estate arriverà una piacevole sorpresa per tutti i lettori dell'Unità...

Dal 1° luglio, ogni giorno, L'Unità avrà un'intera pagina dedicata alla vostra villeggiatura:

Dalla Stampa del 13 dicembre 1960: « Bimba di un anno, in una squallida soffitta, morto di freddo e per la mancanza di cure ». Sabato 31 dicembre: « Nascita per terra in una gelida stanza e la madre non ha panini per coprirlo. Dramma nella famiglia di un manovale a Scitum ». Il parto a lume di candela: neanche un poltronino d'acqua calda. Medico ed ostetrica si tolgono la scarpa ed il pullover per ripanare la neonata ». Tre giorni dopo: « Ricoverata d'urgenza alla clinica pediatrica la bimba nata sul nudo pavimento ha corso il