

50.000 ABBONAMENTI ELETTORALI ALL'UNITA'

Abbonamenti pervenuti ieri: ANCONA 218; CAMPOBASSO 8; LA SPEZIA 9; BENEVENTO 31; LATINA 30; PISA 39; TERNI 123; PESCARA 23; L'AQUILA 2; ROMA 1.500; FIRENZE 24; ASCOLI PICENO 117; TARANTO 51; FERRARA 34; FORLÌ 32; MODENA 189; REGGIO EMILIA 230; VERBANIA 6; VERCELLI 11; IMPERIA 27; SAVONA 10.

L'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Alicata parla domani a Roma

Domani il nostro Partito aprirà la campagna elettorale amministrativa con centinaia di grandi comizi in tutte le province interessate alla consultazione del 22 novembre. Tra queste manifestazioni sono di particolare interesse, anche perché avranno carattere regionale, quelle di Roma (dove parlerà Mario Alicata), Napoli (Giorgio Amendola), Palermo (Pietro Ingrao), Imola (Miana e Ruggi), Padova (Alessandro Natta) e Genova (Agostino Novelli). Il compagno Velio Spano sarà commemorato domani a Carbonia da Pietro Secchia. Sempre per domani, sono in programma altre manifestazioni, tra cui quelle di Bologna (Enrico Berlinguer), Pescara (Emanuele Macaluso) e Mantova (Giancarlo Pajetta). In seconda pagina un dettagliato elenco dei comizi.

Industria dell'auto: problema europeo

Dal nostro inviato PARIGI, 9. L'INIZIATIVA presa dai tre sindacati metallurgici francesi di indire per oggi, 9 ottobre, una giornata nazionale di protesta e di rivendicazioni che impegni a manifestazioni unitarie e a sospensioni dal lavoro gli operai di tutte le industrie automobilistiche francesi, merita attenzione in quanto oltrepassa lo stadio di un'azione puramente salariale e rivendicativa, nella prospettiva di spostarsi, in futuro, su un terreno più ricco e complesso. Del resto, già per domani le tre centrali sindacali metallurgiche francesi hanno indetto, sul tema della crisi nel settore automobilistico, un convegno unitario a Parigi; e nella stessa giornata, la FIOM ha convocato a Torino una Conferenza nazionale sull'Automobile per affrontare questioni destinate ad avere sbocco e ripercussioni al livello europeo. Una delegazione della Federazione dei metallurgici francesi, aderente alla CGT, sarà presente a Torino così come la CGIL appoggia le manifestazioni di Parigi con un messaggio di solidarietà verso i metallurgici francesi per l'iniziativa dei tre sindacati.

Ma il fatto nuovo che in questo quadro prende spiccato decisivo, è la proposta fatta dalla CGT, dalla CFTC (la centrale dei sindacati cristiani) e da Force Ouvrière in un comunicato unitario del 27 settembre di indire «considerando che la situazione dell'industria automobilistica non è tipica solo della Francia, una conferenza sindacale europea al fine di ricercare, con le altre organizzazioni sindacali degli altri paesi capitalistici, i mezzi più efficaci da mettere in opera per dare scacco al padronato in tutti questi paesi». Per la prima volta ci si trova di fronte, in Europa, all'abbozzo di un piano di coordinamento e di sviluppo delle rivendicazioni operaie, ad obiettivi di azione e di lotta che possono essere comuni fra le grandi centrali sindacali. Per la prima volta si delinea il tentativo di opporre alla programmazione capitalista e all'Europa dei monopoli, una pianificazione democratica e antimonopolistica, come propone la CFTC, al livello francese e europeo, in una industria determinante di una economia comunitaria come quella automobilistica.

Non vorremmo peccare di ottimismo, ma questa nuova spinta può segnare l'inizio di una più avanzata strategia di lotta, che non releghi più la pressione operaia all'interno dei singoli paesi, ma sia l'espressione di una nuova maturazione della classe operaia: essa prende coscienza della impossibilità di contrastare la politica dei redditi unicamente sul terreno della lotta salariale, e avverte la necessità di assumere un suo proprio ruolo nel determinare le scelte economiche e gli investimenti, portando la lotta a più alto livello, verso una modifica profonda delle attuali strutture, verso una pianificazione democratica che veda a protagonisti i sindacati e le grandi masse lavoratrici.

LA CRISI nell'industria automobilistica europea risente, del resto, in tutta Europa, gli stessi sintomi: stagnazione e recessione delle immatricolazioni, contrazione delle esportazioni verso i paesi terzi, aumento delle importazioni, sviluppo delle vendite delle vetture americane e di altri paesi comunitari a detrimento delle industrie e nazionali; i monopoli europei, ma non quelli che nel MEC la circolazione delle merci si accelera e si sviluppa la concentrazione capitalista dominata dall'impianto delle grandi ditte americane in Europa, si urtano in una concorrenza straniera sempre più massiccia. Ma gli stessi tentativi di razionalizzazione e di programmazione coordinata fra produttori automobilistici europei — obiettivo verso cui il MEC spinge, per creare una barriera protettiva — sembrano per ora volati allo scacco.

Il ministro dell'industria francese, Bokanowski, smentiva, il 29 settembre, le voci di un accordo fra FIAT, Renault e Volkswagen su una politica europea dell'automobile, affermando che «gli animi non sono maturi per tali idee». Il marasma che regna nell'industria automobilistica europea assume tutta l'ampiezza di una futura catastrofe, quando si valuta l'attuale espansione e i mercati attualmente in sviluppo, nella produzione delle automobili americane, le cui previsioni sono che l'Europa, possedendo in media una vettura per ogni dieci abitanti, è ancora per dieci anni il solo grande mercato, il cui parco macchine potrebbe addirittura raddoppiare. I giganti americani si sono installati in Germania occidentale, in Francia e in Gran Bretagna, praticando una politica di dumping, e tenendo sotto il loro fuoco incrociato il mercato comune e i mercati del resto dell'Europa. Nella Repubblica federale tedesca, Opel e Ford hanno prodotto, da sole, il 29% della produzione tedesca nel 1962 e il 32% nel '63. La Rootes inglese è stata assorbita dall'americana Chrysler che, al tempo stesso, si è impadronita del pacchetto azionario della francese SIMCA di cui possiede ormai il 63% del capitale, in attesa di volgersi verso la Lancia e di intraprendere nuovi accordi con la tedesca BMW, Ford G.B. e Vauxhall, e rappresenta attualmente il 40% della produzione inglese. Gli americani giocano vincenti, avanzati da favolosi investimenti delle società di oltre Atlantico (le filiali europee di Ford hanno investito, in tre anni, un miliardo e mezzo di franchi; più che Citroën e Renault messe insieme), dal livello della ricerca, dal gettito ininterrotto di nuovi modelli, il che permette loro di conservare nella CEE una superiorità che gli altri non riescono a contrastare. Opel, General Motors, Ford e SIMCA costituiscono già il 20% di tutti i veicoli europei, mentre i due gruppi della Comunità europea — Renault, Volkswagen e Alfa Romeo (nazionali o finanziati dagli Stati) e Fiat-Peugeot-Citroën-Panhard (gruppi monopolistici privati) — possiedono rispettivamente il 37% e l'altro il 38% della intera produzione delle automobili europee. Il calo della produttività è, fra costoro, — almeno nelle industrie più colpite dal fenomeno — del 15-20% rispetto alla produttività dello scorso anno. La riduzione delle vendite è continuata (solo la Renault ha centomila macchine invendute nei propri magazzini) ma il ministro Bokanowski affermava che il fenomeno francese è poco cosa «rispetto a quello che si verifica in Italia, dove il calo delle vendite è del 50%». La contraddizione principale che appare nel Mercato comune dell'automobile nel quadro fin qui delineato, è che mentre il ritmo di espansione diminuisce, la concorrenza dà luogo alla accelerazione dello sviluppo delle capacità di produzione. Le previsioni della stessa CEE erano che nel '65 la capacità di produzione dell'industria automobilistica europea andrà dai 6,5 ai 7 milioni di automobili, mentre la produzione reale non sarà superiore ai 5,3 milioni, e si sarà inoltre, in Europa, una eccedenza di milioni di macchine invendute. I sindacati cattolici francesi — in un loro documento — parlano di una utilizzazione degli impianti creati dalle industrie automobilistiche che va solo fino al 60-70% della loro capacità.

IN QUESTA situazione di crisi giapponese, le ditte automobilistiche europee continuano a muoversi secondo le vecchie leggi della ricerca del massimo profitto. Da un lato vengono sperperati miliardi per tener testa alla concorrenza, sacrificando e calpestando gli investimenti verso altri settori vitali di sviluppo della intera società, in campi decisivi come quello della scuola, quello dell'urbanistica, degli alloggi o della salute pubblica. Dall'altro, viene compiuta una massiccia offensiva per far sopportare il peso della crisi ai lavoratori, con la diminuzione degli orari di lavoro e il blocco dei salari onde mantenere i profitti allo stesso livello. In Francia, l'industria automobilistica fa vivere, direttamente o indirettamente, un milione di salariati, di cui 250 mila impiegati nelle industrie automobilistiche vere e proprie; le riduzioni di orario colpiscono già centomila operai, e la riduzione salariale va dal 5 al 20%; i costruttori

Maria A. Macciocchi

(Segue in ultima pagina)

Si vorrebbe spostare la soluzione fino a gennaio!

Nuovi intrighi della DC sulla questione del Quirinale



Ritorno nel Vajont
A Longarone, Erto, Casso, Cimolais e Claut è stata ricordata ieri la scaguna che un anno fa si abbatté sui paesi del Vajont. NELLA TELEFOTO: Una anziana signora depone fiori sulla tomba di un familiare «perito nella scaguna».

(A pag. 3 i servizi dei nostri inviati)

Il Cairo
Ciombe infuriato torna nel Congo
Un ironico commento del quotidiano «Al Ahram»

Dal nostro inviato IL CAIRO, 9. L'affare Ciombe è chiuso. Stimate di buonora «il fantasma della conferenza» si è dissolto con un sereno della Sabena per Atene, Parigi e Leopoldville in compagnia del suo numero seguito. Visibilmente contento di lasciare il Cairo, Ciombe ha sorriso ai fotografi ma non ha rilasciato alcuna dichiarazione. La levata del blocco attorno alla residenza di Ciombe è la conseguenza della fine dell'assedio delle ambasciate della RAU e dell'Algeria a Leopoldville, che era stata comunicata nella serata di ieri. Contemporaneamente, a Ciombe era stato detto che era ormai libero di tornare nella capitale della RAU ma non di accedere nella sede della conferenza. Egli tuttavia non ha approfittato della libertà di movimento ed è partito nella mattinata dopo essere rimasto costantemente nella sua residenza rifiutando il pranzo e nutrendosi soltanto con proprie scatolette. Nelle ultime ore egli aveva manifestato ripetutamente la sua impazienza per la lentezza del ritiro delle misure prese da Kasubu contro le ambasciate algerina e araba unita a Leopoldville. Dal ritiro di queste misure dipendeva infatti la sua stessa libertà. La partenza dell'ex capo kangahese è stata accompagnata dai commenti ironici della stampa araba. Oggi, in un suo articolo il direttore del quotidiano Al Ahram ricava la lezione politica dell'episodio. Ne-

Negli ambienti di maggioranza si afferma che la risposta di Moro alle interrogazioni parlamentari sarà generica. Già pronto il testo dei «quesiti» del governo da presentare ai medici del Capo dello Stato? Concluso il CC del PSDI

Il problema della Presidenza della Repubblica e del vuoto che, in conseguenza della dolorosa circostanza della malattia di Segni, si è aperto al vertice dello Stato è ormai di fronte al Parlamento. Tutti i gruppi tranne i socialisti e i comunisti hanno presentato proprie interrogazioni e il governo si è impegnato a rispondere entro la prossima settimana, mercoledì o giovedì. Sembra ormai certo che a rispondere sarà Moro. Il presidente del Consiglio ha del resto tenuto personalmente in mano tutta la questione in questi giorni. Si è incontrato ripetutamente con il «supplente» Merzagora, ha consultato esperti costituzionalisti, ha tenuto i contatti, tramite Nenni, con i leaders degli altri partiti della coalizione.

Ieri, stando a voci non confermate ma insistenti, Reale avrebbe consegnato a Moro il testo dei «quesiti» che (scegliendo la via indicata dai partiti della maggioranza) il governo ha deciso di porre al collegio dei medici curanti di Segni. Non si sa se l'incontro che Moro ha avuto poi in serata con Rumor e che ha riguardato proprio il problema del Quirinale (secondo i portavoce) sia da mettere in relazione con il detto nuovo del completamento del lavoro da parte del ministro Reale.

Negli ambienti della maggioranza si continua comunque ad affermare contraddittoriamente da un lato che la questione è ormai matura e chiede urgente soluzione e dall'altro che a uno sbocco costituzionale non si giungerà certamente prima degli elezioni amministrative. Si esclude in partenza — ed è grave — che Moro possa dare in Parlamento risposte che non siano solo generiche alle interrogazioni che sono state presentate. Sembra che egli si limiterà a riferire sul testo dei «quesiti» preparati da Reale, assicurando che le condizioni del Presidente continuano a migliorare, a rivolgere gli auguri al Presidente. Per quanto riguarda i «quesiti», si sa che essi saranno molto chiari e specifici. Essi riguarderanno sia le attuali condizioni di salute del Capo dello Stato, sia la sua possibilità di riprendere le normali funzioni e entro quale tempo presumibile, sia il tempo che i medici impiegheranno per dare le richieste circostanziate risposte. E' proprio quest'ultimo interrogativo rivolto ai medici che dovrebbe permettere di dilazionare la soluzione del problema secondo la volontà ormai chiarissima della DC, e in particolare dei dorotei. Infatti sembra che i medici (e sono voci circolanti in ambienti governativi) si prenderanno un tempo sostanzioso tempo per definire le risposte al governo. Le Camere poi, in politica con la campagna elettorale, sospenderanno i lavori dopo le amministrative si sarà alla vigilia delle stesse nazionali. Ecco i motivi per cui si afferma che la questione non sarà affrontata prima del gennaio prossimo. Bisognerà

Dal nostro corrispondente CAGLIARI, 9. Gli operai occupano da ieri le miniere del bacino carbonifero del Sulcis. I pozzi ed i cantieri di Serbariu, Seruel, Nuraxi Figus, sono presidiati da ieri dalle maestranze. Anche la Supercentrale di Portovesme è stata oggi occupata dai dipendenti. L'obiettivo di fondo della lotta che si sviluppa in questi giorni a Carbonia e in tutto il Sulcis è l'immediata emissione del decreto di assorbito della Carbonia nel l'ENEL, per risolvere, in parte, la crisi che travaglia la società mineraria e non permette neppure il regolare pagamento dei salari. Una decisione, in tal senso, dovrebbe essere presa, secondo fonti ufficiali, entro il 20 ottobre. Ma la questione è più complessa. Infatti uno dei motivi fondamentali della lotta è quello di impedire che il governo attui il progetto di alimentare la Supercentrale termoelettrica di Portovesme, anziché a carbone. Questo progetto, se realizzato, comprometterebbe definitivamente lo sfruttamento del bacino carbonifero e lascerebbe in gran parte immutata la gravissima situazione economica e sociale della zona. Le tre federazioni sindacali dei minatori della CGIL, CISL e UIL, hanno intanto promosso si presentano delle difficoltà in

L'ultimo saluto al compagno Spano

I compagni Cardia, Vittorelli, Schiavetti e Giorgio Amendola hanno rievocato la sua figura di militante antifascista e rivoluzionario - Il saluto del movimento della pace nelle parole di Bartesaghi e Matkovski



Una folla commossa di compagni e di amici ha partecipato ieri ai funerali di Velio Spano.

Se ne chiede il passaggio all'ENEL. Occupate nel Sulcis le miniere Carbosarda

L'utilizzazione del carbone nella termocentrale elettrica di Portovesme aprirebbe nuove possibilità di sfruttamento dei pozzi ma viene ora messa in forse — Entro il 20 la decisione del governo

alcuni impianti minerari (Serbariu). Il consigliere Piga non ha nascosto dubbi e perplessità per una alimentazione a carbone della Supercentrale. Egli afferma che con la nafta, la Supercentrale verrebbe a ridurre i costi di produzione sia per quanto riguarda la manodopera che per ragioni tecniche. Sembra ora che il governo sia orientato verso una soluzione transitoria, cioè esiste la chiara intenzione di prolungare nel tempo il problema di Carbonia, che, come si vede, richiede urgenti ed indilazionabili risposte. Intanto in tutta la Sardegna riprendono le lotte operaie e contadine con rinnovato vigore. Dopo l'occupazione della miniera di Canaglia, nel Sassarese, i 60 lavoratori della azienda Viannini di Portotorres, occupano gli impianti da 18 giorni ed altereranno lo sciopero della fame se le autorità regionali e nazionali non recederanno dal loro assenteismo. Nell'Oristanese inoltre si sviluppano le lotte dei contadini per la riforma agraria ed una giusta soluzione legislativa dei problemi del collocamento: una grande manifestazione alla quale hanno partecipato centinaia e centinaia di persone, si è svolta nel grosso centro agricolo di Mogoro. Giuseppe Podda

Per la seconda volta in tanto poco tempo l'ingresso della sede del Comitato centrale è stato trasformato in camera ardente, si è riempito di corone, di delegazioni, di compagni, di bandiere abbrunate. E ieri pomeriggio, dopo l'ultimo turno di guardia formato dai compagni Longo, Amendola, Ingrao e Pajetta, il feretro di Velio Spano è stato accompagnato nell'ultimo viaggio da compagni, amici, rappresentanti del Movimento internazionale della pace, delegazioni sarde, intellettuali.

Fin dal mattino — mentre alla direzione del Partito giungevano centinaia di telegrammi da ogni parte d'Italia e del mondo — si erano succeduti a rendere onore alla salma del compagno Spano numerosi rappresentanti del Comitato regionale e delle Federazioni sarde, i delegati del Consiglio mondiale della pace, i compagni della direzione dell'Unità, delegazioni della Federazione romana e delle varie zone del Lazio, compagni del Comitato centrale e della Commissione centrale di controllo; hanno, inoltre, reso omaggio alla salma del compagno Spano autorevoli Vecchiotti, Valori e Gatto, del PSIUP, l'on. Ugo La Malfa, il sen. Lussu, il sen. Leopoldo Rubincini, l'on. Luzzatto, il sen. Bartesaghi e molti altri rappresentanti del mondo politico italiano e internazionale che col compagno Spano avevano avuto dimestichezza di lavoro nei lunghi anni dell'oppressione fascista e dopo, in particolare nella Federazione della stampa e nel Movimento italiano e mondiale della pace.

Da Algeri è giunto Souaïeb Houari, deputato del FLN, presidente del Comitato algerino della pace e membro della presidenza del Consiglio mondiale; dalla Francia la signora Sarge, membro del Comitato francese della pace; sono giunti, inoltre, il delegato internazionale del Consiglio mondiale Bernal Walker, il compagno sovietico Matkovski, del segretario del Consiglio mondiale, il compagno Bulatovic in rappresentanza della Lega jugoslava per la pace, l'indipendenza e la collaborazione fra i popoli. Hanno reso, inoltre, onore alla salma i rappresentanti delle ambasciate dei Paesi socialisti; i compagni socialisti Mario Berlinguer e Sandro Pertini, lo scrittore Giuseppe Dessì.

Alle 16,30 il corteo funebre si è lentamente avviato lungo

(Segue in ultima pagina)

Altre sei federazioni al cento per cento

Altre sei federazioni hanno raggiunto e superato il 100 per cento della sottoscrizione per la stampa e il rafforzamento del Partito: Mantova (somma raccolta 21.000.000); Reggio Calabria (8.000.000); Asti (3.500.000); Benevento (3.200.000); Trento (3.000.000); Bolzano (2.000.000).