Un discorso di Alicata a La Spezia

Una nuova unità per rinnovare il Paese

Respingere l'offensiva e le speculazioni orchestrate dalla DC e dalla destra - Il centro-sinistra è fallito come prospettiva di sviluppo democratico - L'avanzata del PCI condizione insostituibile di progresso

LA SPEZIA, 31.

Il compagno on. Mario Alicata, della segreteria nazionale del partito e direttore dell'*Unità* ha parlato questa sera alla Spezia di fronte ad un numeroso pubblico affrontando i temi del dibattito in corso nel paese. C'è un tentativo — egli ha detto — di impedire che i vari temi del dibattito che sta di fronte al corpo elettorale vengano alla luce. Questo è stato evidente ieri sera nella prima conversazione televisiva fra la stampa e il PSIUP in modo tale che alla fine lo stesso moderatore del dibattito ha dovuto auspicare che nelle prossime discussioni non si parli soltanto dell'URSS e del compagno Krusciov, ma anche un poco dell'Italia e delle elezioni amministrative.

Anche noi — ha proseguito il compagno Alicata — invitiamo gli elettori a riflettere su che cosa si nasconde dietro questo pretestuoso tentativo di distorcere il senso di questa campagna elettorale. Noi non siamo affatto contrari e anzi sollecitiamo che il dibattito investa anche i problemi della democrazia e della democrazia socialista: non solo non siamo affatto imbarazzati ad affrontare queste questioni ma anzi pensiamo che esse debbano essere oggetto di un approfondimento serio nel momento in cui la esigenza di una nuova unità, l'esigenza della costruzione di una nuova maggioranza alla quale partecipi il nostro partito per dare vita ad un effettivo programma di rinnovamento del paese, si pone in modo impellente. Ma, appunto, questa discussione deve essere strettamente collegata ai problemi italiani, al posto e alla funzione che nella società italiana occupano le diverse forze politiche, alla crisi profonda che oggi investe la stessa democrazia italiana, a causa del fallimento del centro-sinistra. Il centro-sinistra — ha proseguito il compagno Alicata — è infatti fallito non tanto e non solo in conseguenza della crisi evidente in cui si dibatte l'attuale compagine governativa, ma è fallito come prospettiva di sviluppo democratico del paese che si presumeva potesse realizzarsi al di fuori dei comunisti.

Non nelle forme agitate da Nenni, il quale cerca invano di giustificare in questo modo la presenza dei socialisti al governo, ma proprio sotto la copertura di un governo al quale partecipano i socialisti, è oggi in atto in Italia una offensiva della destra che si manifesta nel fatto che ancora una volta i gruppi dirigenti della grande borghesia capitalistica possono imporre alla vita economica del paese e di conseguenza alla società e allo stato italiano gli indirizzi e gli orientamenti che essi vogliono. Nascono di qui non soltanto un aggravamento delle condizioni di vita della classe operaia e del ceto medio, ma veri e propri fenomeni degenerativi nella vita democratica, quali quelli testimoniati dalla situazione che si trascina intorno al Presidente della Repubblica o dalle conseguenze che si vorrebbero dare alla questione del CNEN con la sola condanna del professor Ippolito.

E' contro questa offensiva dei monopoli e contro questi elementi di degenerazione della vita democratica che bisogna reagire, e di qui deve partire la ricerca e la realizzazione di una nuova unità tra tutte le forze popolari e democratiche. Questa ricerca e questa realizzazione di una nuova unità, di un nuovo programma, di una nuova maggioranza, deve e può cominciare sul terreno dei consigli comunali e provinciali, dove è inutile pensare di ripetere o estendere il fallimentare esperimento del centro-sinistra. Ed è per questo — ha concluso il compagno Alicata — che noi poniamo il problema di una nuova grande avanzata del PCI come avanzata della causa dell'unità, come vittoria delle esigenze di rinnovamento così profondamente sentite nel paese

L'«Osservatore» e la pace

L'Osservatore Romano risponde sull'incredibile riassunto dello schema conciliare tredicesimo — tema: la pace — da esso pubblicato nei giorni scorsi. E lo fa per ribadire la giustezza di quanto ha riportato, anzi per darne una interpretazione qua e là peggiore. Tutto ciò cominciando col dire — ed è ancora più grave perchè dimostra una posizione preconcetta, decisa a passare sopra lo stesso Concilio — che non dispone del documento originale.

*A questo punto è bene che chiunque possa giudicare, non sulle chiacchiere contorte ma con le prove. Cominciamo perciò col trascrivere di nuovo il testo apparso sull'*Osservatore:

«1) La pace vera consiste nell'amicizia tra i popoli e nell'equilibrio delle forze.

«2) Le controversie tra le nazioni vanno risolte pacificamente. Soprattutto, in nessun caso si dovrà far uso di armi nucleari perchè non c'è proporzione tra il bene che ne potrebbe derivare con una guerra condotta in questo modo, e il male che ne scaturirebbe per tutto il genere umano».

Ed ecco ciò che dice letteralmente il documento conciliare, noto persino a noi:

«Non è possibile avere la vera pace se si evitano le guerre piuttosto per la paura della parità delle forze che per un autentico spirito di cooperazione e di concordia. Perciò deve essere considerato contrario alla pace tutto ciò che disgraziatamente divide invece di unire, e soprattutto le parole, le ideologie o le azioni che seminano l'odio, il disprezzo, la vendetta o le prevenzioni non fondate contro una nazione o una razza...

«Quantunque, dopo aver esaurito tutte le risorse di una discussione pacifica, possa essere non illecito difendere con la forza, contro una ingiusta aggressione, i diritti ingiustamente lesi, questo uso delle armi, soprattutto nucleari — gli effetti delle quali sono più gravi di quanto è prevedibile e, per conseguenza, non possono essere ragionevolmente controllati dagli uomini superando ogni giusta proporzione — deve essere giudicato assolutamente criminale davanti a Dio e davanti agli uomini. E' necessario dunque fare ogni sforzo onesto affinchè non soltanto la guerra nucleare sia solennemente bandita da tutte le nazioni e dai continenti come un crimine contro l'umanità, ma anche le armi nucleari o una simile forza perniciosa siano assolutamente bandite e soppresse.

«Il Concilio condanna la corsa sfrenata agli armamenti perché essa lede e impedisce la vera pace, la concordia e la fiducia tra le nazioni, mette in pericolo la vita di una grande parte degli uomini e dissipa le ricchezze necessarie per usi migliori».

*Solo con abbagliante malafede è possibile sostenere che si tratti della stessa cosa. Comunque, la spiegazione che volevamo l'abbiamo ottenuta: l'*Osservatore *non è incorso in un infortunio; la sua è una posizione consapevole, nettamente di destra, nella lotta sorta attorno allo schema 13. Tale posizione d'altronde è del tutto consona a quella «storica» del direttore dell'organo ufficiale vaticanense, Raimondo Manzini, ex-cittadino italiano, ex-sottosegretario di Scelba, autore delle garbate ma significative «correzioni» alla linea giovannea.*

g. g.

Nerino e la Luna

Dobbiamo alla TV, e a Tribuna elettorale, *la scoperta di molte cose. Grazie al noto Mangione, ad esempio, avevamo scoperto da tempo l'ultima variazione dell'anticomunismo «documentato», quello che «sa tutto», si nutre di citazioni, sventola «documenti» come fosse un archivio e, alla fine, dopo aver tanto imperversato trova la sua Waterloo prendendo fischi per fiaschi e citando Stalin per Leon Blum.*

Ma le variazioni del propagandismo televisivo (ramo importante delle sempre più estese proliferazioni del cretinismo moderno) hanno trovato una incarnazione nuova, questa volta in chiave selenitica, nell'ultima prestazione del dr. Nerino Rossi, vicedirettore del «Popolo». Dotto, puntiglioso, denso di umorismo d'estrazione sagrestanica, il dr. Rossi, anch'esso in polemica con il PSIUP, ha avuto la «pensata» geniale. «Adesso dico a costoro che sono satelliti». E vada pure per la «pensata», cui è stato facile a Foa replicare con l'argomento che il PSIUP è nato proprio per virtù di quei socialisti che non vogliono essere «satelliti» della DC.

L'elemento di novità, nel Rossi, s'è appalesato quando, non pago della «pensata», ha voluto spettacolarizzarla trasferendosi nell'arduo campo dell'ironia cosmica con lo aiuto di un azzardato riferimento alla Luna. Di che natura fosse il paragone tra PSIUP e Luna, confessiamo, è restato un mistero. Preso dal vortice dell'ironia e della metafora spaziale il povero e tetro Nerino Rossi s'è talmente impapocchiato e impaperato tra la Luna che si muove ma non si vede, la Luna che si vede ma non si muove, il PSIUP che non si alluna ma si muove e non si vede perchè la Luna è ferma, o forse si muove anche se non pare che si veda, che la unica cosa chiara che è emersa dal penoso «exploit» è che Nerino Rossi è un po' come la sua Luna. Cioè non si capisce bene se sia maldestro come sembra o ci faccia: o forse, a ben vedere, lo è ma non si vede, oppure non lo è ma lo si potrebbe intravedere quando si muove; e se non si muove pare che lo sia, ammenochè non sia vero che lo è comechessia, da fermo, al volo, in piedi o seduto e, specialmente, quando parla, soprattutto alla TV.

Eh! Brutti scherzi fa la Luna, la «silenziosa luna» di Leopardi, la livida Selene degli antichi, la «Luna tu non sai dirmi perchè...» del café chantant. «Se la Luna mi porta fortuna» dicono che canticchiasse il dr. Nerino Rossi, pensando altresì allo «eppur si muove» galileiano e avviandosi alla TV con la «pensata» in tasca per «imbarazzare» il PSIUP. No, in effetti, la Luna non gli ha portato fortuna.

m. f.

Il 4 novembre

Manifestazione a Firenze per la giornata dell'elettrice

Il 4 novembre, in occasione della giornata nazionale dell'elettrice, si terrà a Firenze una manifestazione alla quale parteciperanno delegazioni di molte regioni. Saranno presentati il programma e le candidate nelle liste del PCI per le elezioni amministrative. La manifestazione si svolgerà alle 9,30 presso il cinema «Odeon» in piazza Strozzi.

La compagna Adriana Seroni della segreteria della Federazione fiorentina del PCI e membro del Comitato centrale aprirà la manifestazione che sarà conclusa dalla compagna on. Nilde Jotti della Direzione del PCI. Prenderanno inoltre la parola le candidate nelle liste del PCI dott. Nereide Rudas di Cagliari, arch. Novella Sansone Tutino di Milano, prof. Dina Garbinazzi Ricci Garotti di Bologna (indipendente) e Delfina Cornetti operaia della Superga di Torino.

Concluso lo sciopero delle farmacie

Si è svolto ieri in tutta Italia, dalle 8 alle 20,30, lo sciopero delle farmacie proclamato dalle Federazioni sindacali nazionali dei titolari di farmacie. La decisione di proclamare lo sciopero — è detto in un comunicato — è stata presa in seguito all'esito negativo dello incontro svoltosi nella serata di giovedì scorso con il sottosegretario alle Finanze, Valsecchi. I titolari delle farmacie rivendicano la diminuzione dell'imposta IGE e una rapida approvazione della nuova convenzione con l'INAM.

Con la Fiat che ha presentato le «sue» richieste al governo

TORINO: APERTO IL SALONE

Assente Moro, ai capitani d'azienda ha parlato Medici - Il discorso di Biscaretti a nome dei costruttori d'auto - I rapporti delle fabbriche italiane con i mercati esteri

Nuova «600» a otto posti

Dalla nostra redazione

TORINO, 31

Senza urli, ma anche senza calore, le cerimonie per la apertura del 46. Salone dell'automobile sono passate. Chi s'aspettava se non la battaglia, almeno un po' di maretta, è rimasto deluso. Ma come poteva esserci battaglia, se uno dei «contendenti» ha poco brillantemente disertato il ring? Ieri sera, la notizia che il presidente del Consiglio si era dato ammalato è stata accolta a Torino con rabbia, con costernazione, con ironia, a seconda degli ambienti. La Stampa *— il giornale della FIAT — aveva già preparato la sua prima edizione; ha dovuto rifare tutto daccapo. Gli oratori di questa mattina avevano già fatto ciclostilare le copie dei loro discorsi. Anche a questi si è dovuto apportare in tutta fretta modifiche e tagli.*

«Malattia diplomatica», si è detto subito. L'onorevole Moro ha fiutato l'aria infida che l'attendeva, ed ha preferito rimanere a casa piuttosto che impegnarsi non soltanto davanti ai costruttori di automobili, ma ad una folla in gran parte composta da uomini del mondo degli affari e dell'alta finanza.

Di quel che è stato detto dal presidente della manifestazione, dott. Rodolfo Biscaretti, portavoce della grande industria e di quel che è stato risposto dal ministro Medici che ha sostituito Moro nello imbarazzante compito di rifiutare, almeno in parte le richieste avanzate, si dà conto in altra parte del giornale. Quel che interessa invece, in questa sede, è presentare le novità del Salone.

Il primo pubblico, quello degli invitati, così indaffarato a discutere sul «forfait» dell'on. Moro, si è accorto a mala pena che nel corso della notte la Fiat ha fatto il suo colpo grosso, esponendo una novità che sicuramente era nei piani di lancio della prossima primavera. Tutti intenti a «scoprire» le novità della nuova 1500 (otto centimetri più lunga) non hanno degnato di uno sguardo quella che sicuramente sarà una delle attrattive del 46. Salone internazionale dell'auto.

Sulla «600 familiare» — è questa la novità — stanno otto persone; così almeno pare, guardando le fotografie della pubblicità e contando i sedili. Le cinque porte (una posteriore) permettono un agevole accesso e, ribaltando l'ultimo schienale dei tre posti, si può comodamente ottenere un altro vano portabagagli. Il motore è quello della «600» di 767 cmc., posteriore, e la velocità garantita dalla casa è di 95 km., Solo quando è arrivato il grosso pubblico si è visto gente accalcarsi attorno all'ultima nata della FIAT. Per tutto il giorno il pubblico è rimasto con la curiosità in gola, per quel che riguarda il prezzo. A sera, dopo che migliaia di occhi s'erano posati pieni di fiducia, sulla neonata, la «suspense» s'è rotta; la Fiat ha comunicato i prezzi: 945 mila lire per la «monocolore» e 15 mila lire in più per la «bicolore».

La Volkswagen ha allestito una piscina in sedicesimo e ha messo a bagno-maria una delle sue berline, ormai diventate classiche. Uno specchio, al fondo dello stagno artificiale, riflette la corazza da tartaruga che dovrebbe, nelle intenzioni della casa del signor Nordhoff, garantire la lunga durata del mezzo meccanico.

«Scioccato» il salone dalla novità FIAT, rimangono pur sempre i nuovi modelli di cui un po' tutti i giornali hanno accennato in questi giorni.

Uno dei fiocchi rosa è ancora in casa della FIAT (non ci riferiamo alla «1500»), anche se porta un altro nome. L'Autobianchi presenta al salone, che chiude l'autunno automobilistico mondiale, la sua «Primula» che, se non altro, cerca nel nome un auspicio di risveglio del mercato per allentare la situazione tesa che si respira sotto le volte di Torino esposizioni Dopo l'esperimento della Lancia è questa la seconda «tuttavanti» italiana, cioè con motore e trazione anteriore. Il motore (quello della Fiat «1100») è disposto trasversalmente Si afferma da alcune parti (niente di ufficiale però), che l'Autobianchi intende iniziare con una produzione giornaliera di circa 100 esemplari, ma sull'argomento non mancano le riserve.

Il prezzo, un milione e 50 mila lire, è un prezzo di battaglia che si inserisce nella competizione della media cilindrata La forma ricalca e ricorda il profilo della carrozzeria «Break» nata in Italia per la BMC inglese, su disegno di Pininfarina.

La «I 4» della Innocenti, è una sorella minore (o maggiore, secondo dei gusti) della «IM 3». Unica differenza tra le due, oltre a un carburatore in meno e all'assenza del servofreno a depressione, il prezzo, che è stato fissato in lire 1 090.000.

Della Fulvia «2 C» altra novità del 46. Salone, abbiamo detto ieri e così del nuovo prezzo. Molto pubblico attorno allo stand della vecchia casa torinese, ma ancora troppa la differenza fra visitatori ed acquirenti.

Interessante e non solo perché si chiama «Anglia-Ford Torino», la nuova macchina disegnata da Giovanni Michelotti. La costruiranno unicamente per il mercato italiano e in estate affiancherà l'Anglia normale. Sarà prodotta negli stabilimenti torinesi della OSI.

Presenti anche sindaci di importanti capitali

Oggi il via al «Metrò» ultramoderno di Milano

12 chilometri sotto Milano: 100 lire - La tribolata storia della meravigliosa opera

Dalla nostra redazione

MILANO, 31

Domani s'inaugura la prima linea della Metropolitana di Milano. Per il via alla più grande opera pubblica dell'anno — dopo l'Autostrada del Sole — sono giunte a Milano numerose personalità. Oltre ai sindaci di Roma, Venezia, Genova, Bologna, il commissario al comune di Napoli, l'assessore delegato al comune di Torino e i sindaci dei capoluoghi lombardi, saranno presenti i capi delle amministrazioni municipali di Caracas, il Cairo, Istanbul, Tel Aviv, Varsavia e di altre grandi città straniere, dove già esiste od è in costruzione una metropolitana. Saranno pure presenti i direttori delle ferrovie sotterranee delle maggiori capitali europee e americane.

La «linea 1/rossa», che domani entrerà in esercizio, è lunga 12,3 chilometri. Collega il centro industriale di Sesto S. Giovanni con il quartiere sportivo di S Siro attraverso viale Monza, corso Buenos Aires, corso Venezia, piazza Duomo, piazzale Cadorna (dove ha sede il «terminal» delle ferrovie nord Milano, che collegano la città a Como, Varese, Novara ed alla Brianza), viale Monte Rosa.

Le stazioni sono 21 e sono poste ad una distanza media di 590 metri l'una dall'altra.

La tariffa è unica: ogni corsa costerà 100 lire. La tariffa preferenziale per lavoratori e studenti è stata stabilita in 60 lire.

Prima della cerimonia inaugurale nella stazione Duomo, verranno scoperte due lapidi, una dedicata all'on. Ezio Vigorelli, recentemente scomparso, l'altra agli operai caduti durante i lavori per la costruzione: Ermanno Bevoni, Generoso Crudo, Natale Gemmi, Alfredo Renoldi, Mario Spreafico.

La Metropolitana di Milano si caratterizza per il ritardo con cui è arrivata in porto. Siamo arrivati al novembre del 1964: otto anni per 12 chilometri di linea. La prima linea è stata realizzata alla velocità non certo travolgente di 140 metri al mese. Si dice che Parigi riuscì in venti mesi, fra il dicembre del 1898 e il luglio del 1900, a costruire, ad armare, ad elettrificare e a mettere in funzione i dieci chilometri della sua prima linea di metrò. Cose d'altri tempi. In compenso, il metrò milanese avrà occhi magnifici; un fantascientifico impianto di controllo centralizzato dei binari; due telecamere per sorvegliare le banchine di ciascuna delle 21 stazioni disseminate sul percorso della linea «rossa»; piloti automatici che si sostituiranno al conducente in caso di necessità; telescriventi che collegheranno le sette principali stazioni; microtelefoni che permetteranno in ogni momento ai conducenti dei convogli di mettersi in comunicazione coi dirigenti del servizio; biglietti magnetizzati, per impedire i tentativi di eventuali «portoghesi».

Avrà, inoltre, sessanta motrici modernissime, che viaggeranno accoppiate, alla distanza di due minuti e mezzo l'una dall'altra nelle ore di punta e di sette minuti al massimo nelle ore morte. Ogni convoglio percorrerà i quasi dodici chilometri e mezzo della linea in 27 minuti.

Chi andrà in metropolitana? Le previsioni dell'ATM (l'Azienda Tranviaria Milanese che gestisce anche la linea in sotterranea e che perciò si è trasformata in Azienda Trasporti Milanese) parlano di 60 milioni di passeggeri all'anno. C'è da augurarsi che si tratti di una previsione attendibile. Certo è che dalla Metropolitana restano esclusi i 300 mila lavoratori «pendolari», che vengono scaricati ogni giorno alle stazioni delle ferroviarie, delle tranvie interurbane, delle autolinee. Solo una stazione è servita dal metrò: quella delle ferrovie nord, di proprietà della Edison.

Andranno in sotterranea gli utenti dell'ATM che fino ad oggi si sono spostati nella zona servita dal metrò con i mezzi di superficie. Con la differenza che spenderanno il doppio e più: cento lire per una corsa normale invece delle 50 lire che si spendono in tram: 60 lire per una corsa «preferenziale» per lavoratori invece delle 25 lire che si spendono in tram. Non si sa neppure se della metropolitana si serviranno, in parte almeno, gli automobilisti che devono attraversare la città o andare in centro. Il comune non ha infatti predisposto alcun parcheggio di collegamento con la metropolitana nei pressi di certe stazioni. Insomma si è incominciato a costruire il metrò, in un certo senso, dalla coda, invece che dalla testa.

Vale, perciò, la pena di rifare la «storia» del metrò, che è avvicente come un romanzo giallo. Orbene, il primo colpo di piccone non venne dato all'alba del 27 marzo 1957, come comunemente si crede, ma molto tempo prima, esattamente nel 1951 (guarda un po', alla vigilia di una consultazione elettorale). Un mattino i cittadini ammirarono esterefatti qua e là nelle vie centrali, delle staccionate, delle sonde, persino delle macchine da costruzione, sulle quali spiccavano grandi cartelli: «METROPOLITANA». Si era dunque rotto ogni indugio e si partiva col romanzo del metrò? Macchè. Le staccionate vissero un po' più della campagna elettorale, poi vennero tolte di mezzo. Soltanto verso la metà del '57, senza clamori, senza cerimonie ufficiali, secondo una tradizione di serietà prettamente meneghina, tornarono le staccionate, le sonde, le macchine, e, stavolta, anche gli operai. Doveva essere la volta buona. Ma, cinque mesi dopo il secondo colpo di piccone in via Monte Rosa, già i giornali scrivevano un po' preoccupati che i lavori procedevano, sì, però ancora non era stato predisposto il piano generale della rete.

Soltanto un anno dopo, nell'ottobre del 1958, il Ministero dei Trasporti e il Consiglio Superiore dei LL.PP. rendevano noto di avere approvato il tracciato definitivo. La «MM», annunciavano i giornali nel 1959, marcia a 300 metri di galleria al mese e, tra poco, codesta velocità verrà raddoppiata. Entro quest'anno verranno commissionate 80 motrici per la linea 1. Saranno montate su pneumatici (zampino di Pirelli) e correranno su piste di cemento armato (zampino di Pesenti). Costano di più, consumano cinque volte più energia elettrica (zampino Edison) di quelle tradizionali in funzione su tutti i metrò del mondo; ma «*Milan l'è un gran Milan*». C'era aria di «miracolo».

Sul finire del '59, però, il ritardo viene ufficialmente preso in considerazione. «Entro tre anni — affermò Bottani — se il diavolo non ci mette la coda i milanesi potranno viaggiare su quel metrò promesso loro la prima volta nel lontano 1908».

Il tempo passa, la SOGENE, la Ferrobeton Gus, la Torno, alcune delle grandi imprese che hanno avuto l'appalto dei lavori (Vaticano, Fiat, Italcementi, Banco Ambrosiano, holding Feltrinelli) non sembrano aver fretta. Più i lavori durano, più la torta da spartire si fa grande. I ritardi, i costi sempre maggiori, gli indirizzi tecnici adottati soltanto per favorire i produttori di gomma, di cemento e di elettricità, costringono però la giunta a cedere di fronte all'incalzante battaglia dei comunisti. Nel luglio 1961 la «MM» è tolta dalle mani dei monopoli e, pochi mesi dopo, si incominciano a scoprire gli altarini. I maestri dell'efficienza tecnica, gli arditi dell'iniziativa privata, coloro che promettevano la prima linea in funzione per il 1961, non avevano nemmeno provveduto ad ordinare il materiale rotabile e d'armamento. Una commissione di inchiesta, ordinata dalla nuova gestione, scopre nel febbraio 1962 una situazione disastrosa.

Ma ora la MM è fatta.

Quanto costa? La risposta è incerta. Nel progetto iniziale la spesa è calcolata in 24 miliardi. Sappiamo poi che sono stati spesi 30 miliardi del prestito obbligatorio (collocato presso un consorzio di banche, presieduto dalla Cassa di risparmio). Sappiamo anche che un'altra ventina di miliardi sono stati forniti dal comune o da istituti di credito con fidejussione comunale. Inoltre il ritardo nell'inaugurazione dell'esercizio pesa per altri miliardi. Sta di fatto che la giunta non ha ritenuto di fornire al consiglio comunale e alla cittadinanza il consuntivo.

Forse non lo sapremo molto presto: ma finalmente questo tanto tribolato metrò è una realtà che da quest'oggi si può incominciare a toccare ed a provare.

Da un capolinea all'altro, da Sesto fino allo stadio di San Siro, duecento persone potranno essere trasportate da ognuna delle 62 vetture in soli 27 minuti. Chi ha un'automobile sa che, anche prendendo le «scorciatoie», impiegherebbe quasi una mezz'ora di più. Figuriamoci col tram. E questo, che non è argomento di poco conto, va aggiunto a tutti gli altri: la sicurezza, il comfort e la praticità.

Fra sindacati e governo

Incontri conclusi per le pensioni

La CGIL per l'esame della riforma in sede politica

Il ministro del Lavoro ha concluso venerdì, incontrando la delegazione della CGIL guidata dall'on. Luciano Lama, le consultazioni sul problema delle pensioni. Al termine dell'incontro l'on. Delle Fave ha confermato l'impegno di formulare entro il 31 dicembre la legge di riforma del pensionamento.

Alla delegazione della CGIL il ministro ha anche dichiarato che non è intenzione del governo assorbire i «fondi speciali» di alcune categorie di lavoratori, né sarebbe suo intendimento proporre dei peggioramenti all'attuale trattamento. Con ciò non risulta ancora fugata ogni preoccupazione circa la proposta di aumentare l'età pensionabile; anzi, la richiesta della Confcommercio di portare tale età senz'altro a 65 anni ha messo in luce l'esistenza di una posizione del padronato estremamente grave e pericolosa, oltre che — se così possiamo esprimerci — stranamente coincidente con le proposte contenute nello studio elaborato dal dott. Giovanni Carapezza, cioè dall'uomo che rappresenta il governo nei consigli di amministrazione dell'INPS, INAM e INAIL.

Un comunicato della CGIL ha ribadito ieri la posizione dei lavoratori sulla questione della «solidarietà» fra le categorie. Il governo, com'è noto, è alla ricerca di una legalizzazione dell'abusato sistema di trasferire centinaia di miliardi dalle gestioni dei lavoratori dipendenti a quelle delle categorie «autonome» (in particolare dei coltivatori diretti; ma il problema è aperto anche per i lavoratori autonomi del commercio e di altri settori). La CGIL è favorevole alla solidarietà fra categorie, purché si manifesti anzitutto all'interno di un settore omogeneo — quello dei lavoratori dipendenti. La CGIL propone, quindi, l'inclusione di mezzadri e coloni (circa 700 mila lavoratori) nelle gestioni dei lavoratori dipendenti. Propone inoltre l'accredito dei contributi, ai fini della pensione, a tutti coloro che rimangono involontariamente disoccupati, per tutta la durata della disoccupazione.

Il problema di rendere effettivo il diritto a una pensione dignitosa per i coltivatori diretti, gli esercenti ed altre categorie «autonome» deve però essere affrontato con i mezzi dell'intera collettività. E' lo Stato, dunque, che deve rivedere i suoi strumenti fiscali per trovare i soldi necessari a dare una pensione dignitosa a tutti. Questa la risposta data dalla CGIL nel corso dei colloqui: al termine di essi, la Confederazione ha deciso di chiedere al ministro Delle Fave un nuovo incontro per discutere i problemi finanziari e per sollecitare l'immediato esame della riforma in sede politica, cioè in una riunione collegiale del presidente del Consiglio, del Vicepresidente e dei titolari dei ministeri interessati.

Trattativa arenata

Fibre: rigido il padronato

Chiede un contratto «anticongiunturale»

Dopo due giorni di colloqui coi sindacati al ministero del Lavoro, i padroni hanno dichiarato che intendono imporre ai 35 mila lavoratori delle fibre un «contratto congiunturale» che non solo è lontanissimo dalle richieste, ma prevede oneri inferiori alla metà di quelli scaturiti dal contratto dei 200 mila chimici. La trattativa è così in un vicolo cieco. Dopo aver cercato di stroncare la lotta con serrate e sospensioni antisciopero, il monopolio SNIA — che capeggia il settore con l'Edison, la Montecatini e la BPD — vuol far ingoiare ai lavoratori un contratto appena «ritoccato».

Le proposte, presentate come ultimative (con possibilità di «lievissimi ritocchi» e basta), han dato luogo ad un giudizio negativo della FILCEP-CGIL, che le ha definite inaccettabili; e ad un giudizio critico della CISL e (più sfumato) della UIL.

Gli industriali, dopo aver ascoltato i sindacalisti, hanno ribadito che le proprie proposte sono basi *di conclusione* e non *di discussione*. La FILCEP, che aveva deciso di partecipare ai prossimi colloqui data la intenzione della CISL e (specialmente) della UIL di continuare a discutere anche su quelle basi, ha pertanto deciso di non proseguire le discussioni, le quali si protrarranno fino al 12.

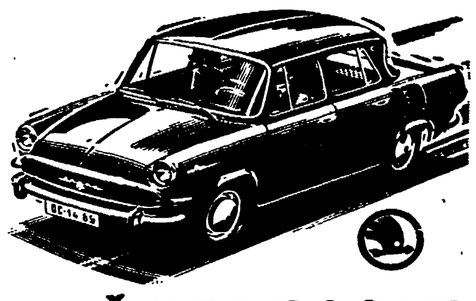
ENI — Giunte sull'orlo della rottura, le trattative per la stabilità dell'occupazione e la garanzia dalle nuove classificazioni all'ENI daranno luogo ad un nuovo incontro giovedì. La posizione dell'ASAP è giudicata dai sindacati «estremamente negativa». Il SILP-CGIL ha invitato le proprie organizzazioni a tenersi pronte per l'eventuale ripresa della lotta.

VETRAI — Un secondo sciopero contrattuale di 48 ore è stato indetto dai sindacati per i 10 mila lavoratori delle prime lavorazioni del vetro, nei giorni 9-10.

LAMPADE — I 15 mila lavoratori del settore lampade, valvole, transistors effettueranno il 6-7 un nuovo sciopero per il contratto, dopo la nuova rottura delle trattative, provocata dai padroni.

GIORNALISTI — Il 25 novembre inizieranno le trattative per il rinnovo del contratto dei giornalisti.

LA NOVITÀ
dell' AUTOSALONE
di TORINO



ŠKODA 1000 MB

LA VETTURA MODERNA!
LA VETTURA SOLIDA!
LA VETTURA CHE RISPONDE SI
A TUTTE LE VOSTRE ESIGENZE!

Esportatrice: MOTOKOV PRAGA - Cecoslovacchia
Distr. escl. per l'Italia MOTOREST Viale Tiziano, 3 - ROMA

SALONE
SALONE
SALONE
46° SALONE
INTERNAZIONALE
DELL' AUTOMOBILE
torino
31 ottobre
11 novembre

SORTEGGIO GIORNALIERO DI UNA AUTOVETTURA

a tre minuti d'auto dal Salone
MUSEO DELL'AUTOMOBILE
CARLO BISCARETTI DI RUFFIA