Quotidiano / sped. abb. postale / L. 50

Anno XLIII / N. 130 / Venerdì 13 maggio 1966

l'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Da Vienna: una più ampia unità nella lotta contro i monopoli

A pagina 11

Domenica numero speciale di 22 pagine con un grande inserto

IL PAESE DEI COMMISSARI

Il centro-sinistra all'attacco della democrazia ● Le responsabilità della DC e della destra socialista ● Un'ampia documentazione sulle violazioni delle autonomie ● Corrispondenze da Roma, Firenze, Genova, Forlì, Bologna, Napoli e Foggia

AL LAVORO PER UNA GRANDE DIFFUSIONE

Taviani e il tram a cavalli

IL GRANDE successo conseguito dallo sciopero unitario degli autotranvieri, è già risposta sufficiente a quanti insinuano dubbi sul buon diritto di questi lavoratori alla difesa e al miglioramento delle loro condizioni. La coincidenza di questa lotta con un vasto movimento di altri lavoratori dei settori privati e pubblici e la solidarietà che la circonda, sono già avvertimenti chiari a quanti tentano di seminare divisione fra categoria e categoria, o di contrapporre l'interesse di tutti i cittadini a quello dei lavoratori dei pubblici servizi. In realtà, questa lotta solleva — accanto alle rivendicazioni propriamente sindacali che la ispirano, e al di là del valore di libertà e di progresso sociale di cui sempre la lotta rivendicativa è portatrice — alcuni problemi generali di comune interesse per tutti i cittadini, sollecitandone una soluzione democratica.

Ciò è particolarmente evidente nel settore dei trasporti in concessione ai privati. E' questo un settore cui sono in genere riservati i bacini di traffico più ricchi, grazie alla politica delle concessioni svolta da organi burocratici sottratti ad ogni controllo democratico. Non contenti di questo trattamento di favore, i concessionari privati rivendicano sempre nuovi privilegi e soprattutto ricercano il loro profitto sulla pelle degli utenti, costretti a subire spesso pessime condizioni di viaggio, e sulle spalle dei lavoratori. Il sottogoverno d.c. ha qui compiuto prove eccelse: basti pensare a quanto succede a Roma e nel Lazio con la ditta Zeppieri notoriamente legata alla destra clericale andreottiana.

MA ANCHE nel settore pubblico, purtroppo, per ragioni diverse, esistono seri problemi. Qui la causa fondamentale delle difficoltà in cui si dibattono i lavoratori risiede nel favolosi *deficit* delle aziende: almeno centoventi miliardi, si calcola, secondo i consuntivi del 1965. Ecco dunque il principale pretesto invocato dal governo (e per esso dal Ministero degli Interni), per opporre alle rivendicazioni dei lavoratori una posizione che tende, in pratica, al blocco dei salari.

La spiegazione che i gruppi dominanti nell'attuale governo e tutte le forze conservatrici dànno circa le cause di questo *deficit* delle aziende pubbliche di trasporto — troppo personale, troppo alti salari — è però falsa e demagogica. Le cause sono altre, e risalgono agli errori, all'incompetenza, alla meschina arretratezza conservatrice della politica governativa di ieri e di oggi nel settore del pubblico trasporto. Si può affermare che, accanto a quello sanitario, questo è il settore della vita pubblica che più drammaticamente denuncia la colpevole incapacità delle forze dirigenti, che più clamorosamente invoca un indirizzo di riforma. Ebbene, con le recenti disposizioni impartite ai prefetti dal ministro Taviani si è pensato di poter affrontare un simile problema con due mezzi: blocco dei salari e dell'occupazione, fino al punto di contestare la validità dei contratti collettivi di lavoro; applicazione di pesanti controlli burocratici, di legittimità più che dubbia, sulle amministrazioni democratiche delle aziende e dei Comuni. Ma come può pensare l'on. Taviani di affrontare — rievocando norme risalenti agli inizi del secolo, all'epoca del tram a cavalli — problemi che hanno la loro origine nel recente sviluppo caotico delle città sotto l'impulso della speculazione edilizia (sempre favorita dalle amministrazioni democristiane) e nell'altrettanto caotico avvento della motorizzazione di massa? L'unica cosa che oggi corrisponda ai tempi del tram a cavalli, è la velocità dei trasporti pubblici nelle grandi città. Anzi, a Roma, come è noto, grazie al caos del traffico, gli autobus viaggiano a una velocità oraria media che è notevolmente inferiore a quella dei tram a cavalli. E non parliamo poi della geniale idea di cercare il risanamento delle aziende attraverso gli aumenti tariffari! A Roma, un anno dopo l'aumento delle tariffe, voluto e imposto dalla Giunta di centro-sinistra, l'azienda presenta per il 1966 un preventivo di *deficit* superiore a quello del 1964, grazie soprattutto alla paurosa flessione subita, dopo l'aumento delle tariffe, dalle frequenze dei passeggeri.

SIA BENVENUTA dunque la lotta dei tranvieri se essa servirà anche a far venire al pettine questi nodi. Ci vuole una riforma del pubblico trasporto urbano ed extraurbano, che non può essere basata però sulla introduzione di criteri privatistici, sulla apertura delle aziende al capitale privato, sulla creazione di carrozzoni burocratici come quello previsto dai programmatori governativi, e sul consolidamento, attraverso certi consorzi proposti dal Piano Pieraccini, dello sfruttamento privato dei più ricchi bacini di traffico territoriale. Si subordinino le aziende municipali a simili schemi, e andranno a finire come è finita la metropolitana di Roma — ferma da due anni al primo chilometro — scandaloso esempio di incompetenza e di irresponsabilità burocratica.

Il risanamento, l'efficienza non possono essere in contrasto, anzi fanno tutt'uno, col carattere democratico della gestione. Che il servizio pubblico sia necessario, tutti lo riconoscono, specie quando uno sciopero rende manifeste le conseguenze dell'uso disordinato del mezzo privato e la sua insufficienza rispetto alle necessità sociali. Che si debba rinnovare tale servizio, renderlo più efficiente, tutti, e i lavoratori per primi, lo sanno. Ma perché esso sia di tutti i cittadini, perché sia sottratto alla burocratizzazione e peggio ancora all'interesse privato, deve essere difesa e rafforzata l'autonomia delle aziende municipali, deve essere data prevalenza, nel traffico cittadino, al mezzo pubblico, deve essere trasferita a una azienda pubblica regionale la gestione delle principali linee di traffico territoriale, deve essere sottoposto al controllo di un Ente pubblico democratico, preferibilmente della Regione, il regime delle concessioni ai privati, devono essere, in una parola, sviluppate tutte le autonomie locali nel quadro dell'ordinamento costituzionale. Ecco perché una moderna politica dei trasporti fa tutt'uno con la riforma democratica dello Stato. Ecco la grande questione nazionale sollevata dai lavoratori con la loro lotta rivendicativa. Ecco dove i loro interessi di categoria si saldano con gli interessi delle collettività cittadine, malgrado il disagio indubbio provocato dagli scioperi. Ecco perché questi problemi non debbono essere affrontati solo sul terreno sindacale, ma debbono stare al centro del dibattito elettorale aperto in alcune grandi città italiane.

Enzo Modica

Una importante conquista strappata a favore dei lavoratori contro l'accanita opposizione padronale

Approvata la giusta causa

Alla Camera PCI e PSIUP votano a favore della legge - La dichiarazione di voto del compagno Miceli che sottolinea il valore della lunga battaglia condotta per giungere al voto - Respinti alcuni miglioramenti proposti dalle sinistre Il PLI annuncia voto favorevole ma nel segreto dell'urna vota « palla nera »

Con i voti dei deputati comunisti e del PSIUP la Camera ha approvato ieri la legge sulla giusta causa nei licenziamenti individuali. Si tratta di una fondamentale attuazione del dettato costituzionale, di una conquista per il movimento dei lavoratori anche se — e va detto con chiarezza — questa legge non avrà alcun effetto « taumaturgico », anche se essa contiene gravi lacune denunciate ripetutamente, nel corso di questo lungo dibattito dalla nostra parte: anche se infine, la difesa dei diritti dei lavoratori oggi come ieri sarà affidata essenzialmente alla autonoma lotta sindacale e ai rapporti di forza politici fra le classi.

Tutti i gruppi hanno formalmente dichiarato di aderire alla legge. Il risultato del voto a scrutinio segreto dimostra però che le discipline di gruppo non sono state rispettate. Infatti i voti a favore della legge sono stati 422 su 456 votanti. Sedici sono stati gli astenuti e ben 32 i voti contrari. Sono appunto una trentina i deputati liberali ed è certo che a una parte di questi — contro le dichiarazioni ufficiali fatte in aula da Malagodi e da Zaccagnini — si sono aggiunti alcuni deputati della destra dc. Si deve poi tenere conto delle astensioni « dichiarate » dei deputati *cislini* che Zaccagnini ha definito « rispettabili ma certo non giustificabili dal gruppo dc ».

E' indubbio, in ogni caso, che un passo avanti si è fatto, e

u. b.

(Segue in ultima pagina)

Amnistia: *il limite resta a 3 anni passa qualche miglioramento*

Oggi il voto definitivo Le due sedute al Senato

L'amnistia sarà concessa, salvo alcune eccezioni, per i reati che non prevedono pene superiori a tre anni. L'indulto è di due anni; nella misura ridotta di un anno sarà concesso anche per i reati più gravi. Più ampio rispetto al testo della commissione è l'arco dei reati di natura politico sindacale che beneficeranno dell'amnistia. Per la diffamazione specifica attraverso la stampa, l'amnistia è prevista solo per il direttore responsabile, se è noto l'autore dell'articolo incriminato. Queste sono le modifiche più rilevanti introdotte nei primi articoli del progetto di legge sulla amnistia e l'indulto, approvati ieri dal Senato nel corso di un serrato dibattito che ha impegnato l'Assemblea sino a tarda sera.

Sui limiti generali dell'amnistia e dell'indulto, lo scontro ha visto schierati da una parte i gruppi del centro sinistra e i liberali, che hanno cercato di varare una amnistia « contenuta al massimo » (come ha detto il relatore dc Alessi), dall'altra le opposizioni di sinistra, che si sono battute in particolare per includere tutti i reati con movente politico - sindacale e quelli di stampa. Su altri punti (come la concessione di uno speciale indulto di cinque anni per reati commessi fino al 1948 da coloro che avevano partecipato alla Resistenza, alla guerra di liberazione o erano stati incarcerati per motivi politici durante il fascismo) comunisti, socialisti unitari e socialisti si sono trovati uniti, contro la DC, il PSDI e tutte le destre.

Il governo, poiché la sua opposizione totale alla amnistia ha trovato nell'Assemblea il sostegno solo del gruppo liberale e di alcuni democristiani in via subordinata ha cercato di limitarne in tutti i modi la portata. Secondo il testo che dovrà oggi essere sanzionato dal voto complessivo su tutto il progetto di legge, che passerà poi alla Camera, l'amnistia sarà concessa per i reati per i quali è prevista una pena massima di tre anni di reclusione o una pena pecuniaria non superiore a due milioni e mezzo. Saranno amnistiabili anche i reati di truffa o di appropriazione indebita o di furto aggravato (purché in questo caso concorra una sola aggravante e il danno sia di lieve entità). Se i reati sono compiuti da minori di diciotto anni o da chi abbia compiuto i settanta anni e infine per lesioni colpose a danno di congiunti, l'amnistia si applicherà fino a pene massime di quattro anni di reclusione. L'amnistia sarà inoltre estesa — e questa è una delle maggiori innovazioni rispetto al testo della commissione — anche al reato di diffamazione aggravata attraverso la stampa solo al direttore responsabile del giornale, quando però sia noto l'autore della pubblicazione incriminata per il quale non è prevista amnistia.

Una notevole estensione dell'amnistia è stata introdotta

f. i.

(Segue a pagina 2)

Gravi conseguenze della politica governativa nel settore

Paralisi totale dei trasporti Giorno di caos per la Capitale

Roma nel caos per lo sciopero dei servizi pubblici.

I 150 mila lavoratori rivendicano i contratti nel quadro di un adeguamento delle aziende alle nuove esigenze del pubblico - Astensioni pressochè totali - Silenzio del governo e pericoli di ulteriore aggravamento della vertenza

Lo sciopero dei trasporti urbani e infraregionali — autolinee, tramvie, ferrovie in concessione e servizi di navigazione locale — ha provocato ieri 24 ore di convulsione nella circolazione delle grandi città, già da tempo gravate da pesanti insufficienze. La decisione dei lavoratori, presa unitariamente dai tre sindacati, è stata del resto il risultato logico della linea di condotta sbagliata tenuta fino ad oggi dalle aziende pubbliche sulla falsariga di una politica generale dettata da un rispetto suicida verso gli interessi dei grandi padroni dell'autotrasporto: la Edison Laz, SITA FIAT, Zeppieri. Questa linea si è sostanziata, nel giro di alcuni mesi, in decurtazioni salariali per centinaia di milioni, forse di miliardi, ai danni dei 150 mila dipendenti del settore (i 40 mila delle autolinee private, ad esempio, sono senza contratto da mesi), oltre che in una compressione degli organici e dei tempi di lavoro che incidono direttamente sulla salute dei lavoratori. Questo per parte dei dipendenti. Verso i cittadini, la politica governativa si è espressa in riduzione di servizi e aumento di tariffe.

Sono queste le ragioni, evidentemente gravi, che hanno portato a uno sciopero come quello di ieri la cui incidenza sulla vita dei cittadini e sul funzionamento delle attività economiche non c'è bisogno di nasconderla. I sindacati si sono sforzati di portare a conoscenza di tutti i cittadini i gravi motivi che hanno indotto i lavoratori allo sciopero consapevoli, del resto, che senza una forte pressione dell'opinione pubblica il governo non muterà le sue attuali posizioni e continuerà ad incoraggiare non solo i « tagli » alle aziende municipalizzate, ma anche l'intransigente resistenza dei grandi padroni privati alle richieste di contrattazione aziendale e di settore. E' nel clima di attacco generale ai lavoratori, infatti, che i dirigenti delle autolinee private hanno potuto tentare di mettere « fuori legge » gli scioperi articolati proclamati dai sindacati per ottenere il rinnovo del contratto in quel settore; ed è la famosa « circolare Taviani» la pezza d'appoggio maggiore delle aziende pubbliche che rifiutano il discorso sul rinnovo degli accordi aziendali e su quello, prossimo, del contratto nazionale.

I lavoratori dei trasporti, con lo sciopero di ieri, hanno dato l'esempio della decisa risposta da dare agli orientamenti governativi e padronali. Le astensioni sono state ovunque talmente compatte che persino la stampa padronale ha dovuto accusare il colpo. Il sindacato CGIL dei ferrotranvieri dava ieri percentuali assai prossime al cento per cento. Questa unanimità dice, di per sé, l'insopportabilità della situazione che si è creata nelle aziende come riflesso del ripiegamento su posizioni di « contenimento della spesa ». La situazione di Roma può chiarire alcuni aspetti generali: di fronte al deficit di bilancio in costante aggravamento, le aziende pubbliche hanno adottato tre tipi di misure: 1) riduzione dei servizi in estensione, 2) aumento indiscriminato delle tariffe; 3) compressione dei diritti del personale. L'effetto è stata una riduzione dei passeggeri abbastanza forte e, di conseguenza, non l'atteso sollievo finanziario ma un aggravamento di fatto della situazione economica delle aziende pubbliche. La via della compressione dell'autotrasporto pubblico, con le conseguenti misure antisindacali, si è rivelata così in pochi mesi un cattivo affare anche dal punto di vista strettamente economico. E questo a prescindere dalle conseguenze che la contra

(Segue in ultima pagina)

EDILI

Compatta conclusione dello sciopero unitario di 48 ore

PADOVA

Sciopero generale contro le rappresaglie padronali.

ENTI LOCALI

Breve sospensione della lotta e incontro con Taviani.

A pagina 4

Grave ammissione del ministro degli Esteri

Fanfani: esistono accordi segreti con gli USA

Essi a suo dire non lederebbero «la sovranità nazionale» — Deludente relazione alla commissione Esteri del Senato — Confermate le pesanti difficoltà e i danni derivanti all'Italia dall'accordo sul MEC agricolo Polemiche nel Partito socialista

Nuovo deludente, e per alcuni aspetti grave, discorso dell'on. Fanfani sulla politica estera del governo. Alla commissione Esteri del Senato, convocata su iniziativa del PCI e del PSIUP, il ministro ha ieri svolto una relazione sui più recenti avvenimenti internazionali che può essere così sintetizzata: giudizio positivo per quanto riguarda i colloqui con Gromiko, anche se con una scarsa disposizione ad affrontare con spirito costruttivo la proposta di conferenza paneuropea avanzata dal ministro degli Esteri sovietico; sostanziale immobilismo sulle questioni della NATO e del Vietnam (ma a proposito della NATO Fanfani si è lasciato sfuggire alcune gravi ammissioni sull'esistenza di accordi militari segreti con gli USA); vaghe parole sugli incontri con Wilson e sulla possibilità di un ingresso della Gran Bretagna nel MEC; ammissione che per quanto riguarda la ratifica degli accordi agricoli comunitari, e anche la fusione degli esecutivi e il Kennedy Round permangono ancora delle difficoltà, ma nessun accenno al modo come il governo intende rimediare ai gravi sacrifici che deriveranno all'Italia dall'accordo raggiunto a Bruxelles a tutto beneficio della Francia e della Germania di Bonn.

Fanfani ha ammesso in sostanza che l'Italia otterrà dal-

m. gh.

(Segue in ultima pagina)

Gravissimo atto d'aggressione

USA contro la Cina

Abbattuto un aereo cinese da caccia americani nel cielo dello Yunnan

Il velivolo è stato colpito con un missile guidato - Il cielo della Repubblica popolare violato da una formazione di cinque aerei USA - Energica denuncia del ministero degli Esteri di Pechino

PECHINO, 12

Un aereo cinese è stato abbattuto con un missile guidato da una formazione di cinque caccia americani che era penetrata nello spazio aereo della Cina. Un portavoce del ministero degli Esteri ha denunciato a Pechino in termini durissimi il « deliberato, sistematico atto di guerra » compiuto dagli imperialisti americani.

Il gravissimo episodio è stato annunciato dall'agenzia *Nuova Cina* con il seguente comunicato:

« Cinque aerei da caccia degli imperialisti americani sono penetrati nello spazio aereo della Cina al disopra di una zona situata a nord-est di Makwan, nella provincia dello Yunnan, alle 16,17 di giovedì (ora locale) ed hanno lanciato missili guidati attaccando aerei cinesi in volo di addestramento. Un aereo cinese è stato abbattuto. Quando i caccia cinesi hanno contrattaccato i pirati dell'aria americani si sono dileguati verso sud ovest ».

L'agenzia *Nuova Cina* ha inoltre diffuso una dichiarazione del ministero degli Esteri cinese nella quale è detto fra l'altro:

« L'incidente è un atto di guerra deliberato che si inquadra in una sistematica provocazione da parte del governo Johnson. Esso è avvenuto in un momento che vede gli Stati Uniti impegnati nell'invio di massicci rinforzi al Vietnam del sud ed nell'estensione dei bombardamenti sul Vietnam del nord. Esso è avvenuto dopo che gli Stati Uniti hanno apertamente dichiarato che la Cina è il loro principale nemico e dopo che Dean Rusk ha sostenuto che ovviamente ci sono dei pericoli di una guerra con la Cina. L'incidente fa seguito a ripetute intrusioni a scopo di provocazione di aerei militari americani nello spazio aereo territoriale cinese.

(Segue in ultima pagina)

Spaccatura per la lista

Dimissionario il segretario d.c. di Firenze?

Esclusi i lapiriani, è saltato l'accordo col gruppo di « Politica »: la lista sarà apertamente di destra

Dalla nostra redazione

FIRENZE, 12

Il segretario provinciale della DC fiorentina, Ivo Butini, avrebbe presentato all'ultima riunione del comitato provinciale del partito le dimissioni dalla carica. Questa la notizia più clamorosa trapelata ieri negli ambienti politici cittadini. Le dimissioni del segretario provinciale — se confermate — sono il segno più evidente della crisi profonda che travaglia la DC fiorentina e sono un'esplicita ammissione del fallimento della politica oltranzista fin qui seguita dalla DC e dallo stesso centro-sinistra.

Apparentemente, la motivazione delle dimissioni risiede nel mancato accoglimento, da parte della direzione nazionale, della richiesta — davvero strana per la verità — avanzata dal segretario provinciale di presentare a Firenze una lista di soli trentun candidati, tutta gente nuova: era infatti su questa base che Butini pensava di poter raggiungere il compromesso con il gruppo di *Politica*, che avrebbe potuto dare — dopo l'esclusione gravissima e clamorosa della sinistra « lapiriana » — una certa vernice di sinistra ad una politica conservatrice. Ma proprio le basi fragili ed equivoche su cui si veniva delineando questo compromesso, l'accordo dei dorotei-fanfaniani con il gruppo di *Politica* (peraltro molto incerto sugli sviluppi della situazione) è saltato, costringendo Butini a presentare le dimissioni, secondo le voci diffuse nelle ultime ore.

A riprova della impossibilità di raggiungere un accordo — sia pure su basi fragili ed ambigue — con la sinistra « lealista », sta il fatto che il gruppo dirigente della DC ha preparato una lista (che dovrebbe essere resa nota domani) dalla quale sono escluse tutte le forze di sinistra e nella quale dominano incontrastati i vecchi notabili del partito, gli ex assessori Speranza (doroteo), Matteini, Bausi, Ciabatti, e il vecchio gruppo consiliare. Da notare che nella lista figura anche l'architetto Lando Bartoli, scelbiano, molto noto nel mondo dell'edilizia. Ciò sottolinea in modo inequivocabile l'ipoteca scelbiana sulla lista della DC per Firenze.

Il fallimento e l'involuzione del centro-sinistra sono sottolineati anche dalla esclusione della sinistra socialista dalla lista del PSI per Palazzo Vecchio. La lista è già stata preparata e sarà resa nota sabato. Essa è capeggiata dall'ex sindaco Lagorio e comprende tutti gli ex assessori, tranne, appunto Enriques Agnoletti, presidente del Consiglio regionale toscano della Resistenza, il prof. Detti e Pacchi (quest'ultimo è passato tempo addietro al PSIUP e ne capeggerà, insieme al compagno Biondi, la lista). La sinistra del PSI è stata esclusa, dopo alterne vicende che hanno portato lo stesso segretario provinciale Montaini a presentare le dimissioni, allo scopo di marciare più speditamente, senza intralci e senza controlli, sulla strada dell'unificazione socialdemocratica.

m. l.