

Nel Consiglio generale tenuto a Rapallo

Consultazione permanente fra i sindacati propone la FIM-CISL

Tra sindacati e Intersind

Metallurgici IRI: oggi nuovo incontro

Trattative per edili e chimici — Lotte dei cementieri, fornai, tranvieri e alimentaristi

Dal nostro inviato

RAPALLO, 12

La FIM-CISL dice alla FIM-CGIL e alla UILM-UIL: potremmo adottare come reciproco impegno l'adozione di un metodo di consultazione sistematica su tutti i problemi importanti dell'attività sindacale. L'interessante proposta è contenuta nella problematica relazione sulle questioni dell'unità sindacale, offerta dal segretario generale Luigi Macario alla discussione del Consiglio generale della FIM, in corso da ieri a Rapallo. Relazione, dibattito e conclusioni rappresentano un altro capitolo concreto alla via dell'unità e dell'autonomia intrapresa con coraggio dai sindacati metalmeccanici.

Una settimana fa, com'è noto, il Comitato centrale FIM aveva discusso eguali problemi prospettando tra l'altro la possibilità di decidere, come stimolo all'autonomia sindacale, la incompatibilità tra cariche sindacali e cariche pubbliche o politiche.

La FIM aveva anche delineato alcuni temi aperti a possibili convergenze unitarie. Il Consiglio generale FIM si era aperto con una relazione del segretario nazionale Pagnani, sul primo punto all'ordine del giorno: la battaglia contrattuale. La FIM ha ribadito la necessità, per quanto riguarda le trattative in corso, sia con le aziende pubbliche che con quelle private, di una costante mobilitazione dei metallurgici, onde conseguire eventuali manovre datoriali ed elusivo. Nel comportamento padronale, dopo i primi positivi risultati raggiunti, permangono elementi negativi. Da ciò nasce lo scetticismo sulla volontà (soprattutto della Confindustria) di giungere a una rapida «chiusura» della battaglia contrattuale, e la necessità di garantire, se sarà necessaria, una pronta ripresa della lotta.

La relazione di Macario si è innanzitutto soffermata sui pericoli di involuzione rispetto al processo di unità e autonomia, presenti nella «carta» PSI-PSDI con la prevista «temporaneità» di collocazione sindacale. La minaccia all'autonomia sindacale insita nell'intervento del partito sul sindacato e il pericolo di nuove visioni dei lavoratori sindacalizzati, ha proseguito il segretario della FIM, sono presenti altresì nel recente documento sui problemi sindacali preparato dal PSI e nemmeno di scusso dalla corrente socialista della CGIL. Macario ha rilevato come il documento richieda critiche alle varie forze sindacali, UIL esclusa, che mai sono state formulate dai lavoratori e dai sindacalisti socialisti. Il documento lascia anche intravedere una parziale subordinazione (e non una collaborazione) del sindacato alla programmazione. Non si affrontano gli ostacoli che si oppongono oggi a un'effettiva partecipazione del sindacato al piano della «politica dei redditi» (blocco-salario). Inoltre il documento, ha proseguito Macario, avanza una proposta come quella di un rafforzamento (ristrutturazione) di una corrente politica, quella socialista, che contraddice il processo di autonomia e unità e istituzionalizza la influenza del partito sul sindacato. Oggi invece il problema è quello di come superare le correnti. Tutto ciò avviene infine, ha osservato Macario, proprio mentre si fanno meglio chiarezza spazi e poteri autonomi per partiti e sindacati. C'è un rapporto tra evoluzioni dell'unità d'azione, sindacalizzazione dei lavoratori e maturazione di una coscienza superiore. I lavoratori comprendono la possibilità di ottenere molto di più nell'ambito della categoria e intercategoriale. Viene accentuato il ruolo del sindacato come gestore degli interessi generali dei lavoratori stessi, attraverso la più ampia sfera di iniziative e nella prospettiva di un superamento dell'unità d'azione. Sarà però una realizzazione progressiva, ha detto il relatore, attraverso una crescente sperimentazione dell'unità d'azione, senza annullare la dialettica ideologica sindacale. Anzi: più si spreme l'unità d'azione, più cresce l'impegno ideale. Accoglie le proposte FIM, ha detto Macario, quando essa prenderà le deliberazioni che la riguardano senza fare processi alle intenzioni, ma considerandole come in corso, una risposta a una esigenza autonoma del sindacato, la caduta di un ostacolo e un incoraggiamento al dialogo. Restano aperti problemi co-

me quello internazionale (FSM) e soprattutto, ha detto Macario, quelli delle correnti e del loro spaccamento dai partiti. La prospettiva è di consentire alle forze del lavoro di esprimersi nel sindacato, fuori dalla tutela, dalla subordinazione degli uffici centrali del partito (come vorrebbe il PSI n.d.r.).

Macario ha anche espresso riserve sulla possibile determinazione di un «pacchetto» di problemi da affrontare e risolvere in comune, ribadendo la necessità di un processo di graduale maturazione dei problemi stessi e indicando precise garanzie nella politica contrattuale della FIM. La stessa FIM non ha però accordi particolari da prendere: conferma però una linea che può portare a nuovi sbocchi, come dimostra il patrimonio accumulato di esperienze, elaborazioni e intese che si possono estendere e approfondire. Tutto ciò mantenendo l'autonomia della organizzazione, non essendo ancora superate le ragioni che sono alla base dell'attuale pluralismo sindacale.

Intanto la FIM propone, come dicevamo all'inizio, un metodo di consultazione sistematica, realizzando accordi e intese di volta in volta. In modo particolare, oggi questo è necessario di fronte alla UILM, che tende ad allontanarsi da precisi impegni presi all'inizio della battaglia contrattuale.

In fine egli ha mosso alcune critiche attorno alle modalità (non al merito) del dialogo interconfederale, ribadendo la richiesta di informazioni (rese possibili dalla presenza del segretario generale aggiunto della CISL, Coppo) e l'esigenza di discutere le possibili conclusioni.

Egli ha altresì sottolineato l'esigenza di tener conto delle proposte FIM: 1) il dialogo continuo su temi determinati; 2) estensione dell'unità d'azione alla ricerca di maggiori comuni obiettivi anche a livello intercategoriale; 3) aprire un grande dibattito nella FIM e anche nella CISL, sui problemi dell'unità.

La relazione di Macario ha trovato contributi e arricchimenti nel corso del dibattito, protrattosi per l'intera giornata, e l'unanimità dei consensi. Lo stesso segretario della FIM ha poi concluso i lavori del Consiglio generale. E' previsto per i prossimi giorni un documento.

Bruno Ugolini

Peggiorate dal governo le decisioni della commissione Nenni

FS: più grave la crisi con la falsa riforma

Documento sulla riforma

L'opposizione del SFI-CGIL

Un giudizio «decisamente negativo» è stato espresso dal SFI-CGIL, sui provvedimenti legislativi approvati dal governo per il «riordinamento» dei trasporti. Il SFI, dopo aver affermato che la proposta governativa non prevede alcuna trasformazione radicale dell'attuale assetto, rileva che per una reale riforma è necessario fissare con assoluta chiarezza: a) la preminenza del servizio collettivo sul trasporto individuale; b) il carattere pubblico della gestione essenziale dei trasporti. Il sindacato afferma quindi l'esigenza di orientare «verso la ferrovia i trasporti pendolari e quelli pesanti e a lunga distanza, e verso la strada gli altri».

Per l'azienda ferroviaria il SFI rileva, fra l'altro, che il progetto governativo, escludendo il miglioramento delle linee complementari e prevedendo la creazione di servizi sostitutivi sulla base della pura convenienza economica, «stimola e comporta la diminuzione dell'attività delle FS». «Una vera riforma — sostiene il sindacato — deve rendere l'azienda più pretevole ed efficiente nel mercato dei trasporti, migliorando e potenziando i servizi al minor costo». Il documento SFI afferma inoltre che le FS debbano avere maggiori autonomie decisionali, «pur conservando la figura giuridica di azienda autonoma dello Stato» e il personale deve conservare lo «status» di dipendente dello Stato.

Il SFI ribadisce infine l'opposizione al provvedimento che tende ad aumentare la portata degli autoveicoli merci, per cui il governo «fa sostanzialmente sue le proposte ispirate dalla Confindustria».

Proposto dall'Alleanza

Un programma per lo sviluppo degli allevamenti

La Direzione dell'Alleanza nazionale dei contadini ha chiesto la elaborazione, da parte del governo, di un programma nazionale di sviluppo della zootecnia, che si basi sull'aiuto all'impresa contadina e in particolare sulla creazione di una vasta rete di allevamenti a gestione cooperativa. Nel documento dedicato a questi problemi l'Alleanza, fatta una analisi delle cause che provocano gli attuali alti costi di produzione, considera «insufficienti» e «demagogiche» le proposte di chiusura totale delle importazioni sostenute dalla Confindustria e dalla Confederazione coltivatori diretti di fronte alla crisi del prezzo e richiede, quindi, un cambiamento di indirizzo politico. Bisognerebbe, dice, dare, fra l'altro, che dalle importazioni dipende ormai oltre il 40 per cento del consumo italiano di carne bovina.

L'Alleanza rivendica tuttavia il controllo pubblico sulle importazioni, fino alla immissione delle carni sul mercato attraverso canali non speculativi; chiede inoltre nuove strutture del mercato a cura dei

Comuni, Province e Regioni ma con la gestione associata dei contadini, il superamento dei problemi che l'attuale grande proprietà terriera frappone ad un adeguamento dell'impresa contadina.

i cambi

Dollaro U.S.A.	621,80
Dollaro canadese	594,00
Franc svizzero	143,38
Sterlina	1725,50
Corona danese	89,85
Corona norvegese	86,50
Corona svedese	120,36
Florino olandese	172,20
Corona belga	128,18
Corona francese n.	126,55
Marco tedesco	155,96
Peseta spagnola	163,33
Scellino austriaco	24,14
Scudo portoghese	21,52
Peso argentino	2,50
Cruzeiro brasiliano	0,29
Sterlina egiziana	795,00
Dinaro jugoslavo	35,00
Dramma	20,10
Lira turca	51,15
Dollaro australiano	66,25

Il «no» dei sindacati e la soddisfazione dei portavoce padronali - Un provvedimento per favorire le autolinee private - Lo sviluppo delle sole grandi arterie farà nascere nuovi «rami secchi»

Di riforma dell'azienda ferroviaria se ne parla dal 1961. Da allora mentre sorrevano fiumi d'inchiostro e spumeggiavano accenti di polemica verbale, sono accadute molte cose nel settore dei trasporti. Il deficit e il ritardo tecnologico delle nostre ferrovie sono rapidamente aumentati: è stata costruita una imponente rete autostradale e ci si accinge a diventare il primo paese d'Europa, alla pari soltanto con la Germania, in quanto a rapporto tra superficie del paese e chilometri di autostrada; nello stesso periodo la motorizzazione privata ha avuto un incremento che supera ormai il 70 per cento calcolato un paio di anni fa.

Adesso, dopo un intenso periodo di lotte dei ferrovieri e di lunghe, responsabili discussioni con i diversi ministeri dei trasporti e con l'on. Nenni, il governo ha approvato il disegno di legge presentato da Scalfaro ieri alla Camera dei deputati, vale a dire ha firmato una riforma delle FS che si preoccupa soltanto dell'efficienza aziendale e che getta al di fuori qualsiasi accento a un discorso organico sulla funzione del trasporto su rotaia e sul suo rilancio possibile alla luce della più moderna tecnologia. Anche in questo caso i giornali della Confindustria non celano la loro soddisfazione: così come i sindacati dei ferrovieri pronunciano con forza il loro «no» a un provvedimento che ridimensiona il ruolo della azienda pubblica riduce anche i benefici conquistati dai lavoratori al prezzo di dure lotte e crea le premesse per una intensificazione dello sfruttamento.

Il portavoce del padronato, 24 Ore, ha scritto che il timore di passare «dal campo della gestione a quello generale, con proposte di vincoli che limitano di fatto ed artificialmente le possibilità operative dei trasporti stradali» non ha ora più alcun fondamento. La «riforma» governativa resta infatti nel «campo della gestione».

Che cosa vuol dire questa limitazione non è difficile da comprendere. Significa subordinare il criterio del pubblico servizio a quello dell'efficienza: di qui la soppressione di 5.000 chilometri di strada ferrata sui 10.000 esistenti (gli ormai famosi «rami secchi»), la concentrazione degli investimenti sulle linee e sui servizi principali (con la conseguente formazione, a breve scadenza, di nuovi «rami secchi»), l'attacco al carattere pubblico dell'azienda, la revisione del trattamento retributivo attraverso la manovra degli incentivi e con lo scopo immediato di giungere ad aumentare il rendimento del la-

voro e a ridurre il personale. Non si possono quindi avere dubbi sulla direzione politica di questo disegno di legge del governo. Si parte dalla constatazione che il deficit aziendale è pauroso e su questa base si costruisce tutto un disegno politico che valorizza la propaganda capitalistica sul primato della gestione privata e, al tempo stesso, si concede favori a determinati settori del padronato. Si pensi soltanto al fatto che sulle linee di «rami secchi», una volta tutti i treni, il servizio di trasporto non verrà effettuato da pullman della azienda ferroviaria e altra azienda pubblica (nel disegno di legge non c'è alcun impegno in proposito) ma — laddove l'attività risulterà economicamente appetibile — si proclama la concessione alle autolinee private consentendo così una loro ulteriore espansione e un loro rafforzamento nella gara concorrenziale con le FS.

I capitalisti non hanno interesse a sottrarre allo Stato la gestione dei servizi ferroviari nel loro insieme. Non è un caso che, anziché concedere la completa privatizzazione dei trasporti, parlino di «armonizzazione strada e rotaia». Questo accade perché sanno bene che tutte le grandi imprese ferroviarie europee, oggi come oggi, sono in deficit qualunque sia la loro struttura giuridica (privatistica, statale, pubblicistica, mista): i deficit, a parte ogni altra pur legittima considerazione, sono inevitabili quando un'azienda deve affrontare investimenti e spese di manutenzione quali quelle che si trovano a pesare sulle aziende ferroviarie. Le tariffe anche se non fossero controllate politicamente, non potrebbero superare certi limiti senza provocare una contrazione degli utenti e il loro direttamente verso altri mezzi di trasporto. Non è per un caso che le aziende private che hanno ferrovie in concessione presentano deficit preoccupanti e ricostituiscono i margini di profitto con le sovvenzioni.

Il padronato dunque vuole «armonia»: allo Stato riconosce volentieri il diritto di offrire un servizio essenziale e non redditizio ma alla condizione che non manchi di intrattenersi nel settore delle «vacche grasse» e, anzi, non si rifiuti di far pagare ai lavoratori tutte le costosissime infrastrutture del trasporto su strada e, addirittura, di aumentare le sovvenzioni ai concessionari privati di autolinee.

E' da questa pretesa capitalistica che nasce la teoria e la pratica della «riforma nel campo della gestione». Alle scelte generali ci pensano i monopoli.

Silverio Corvisieri

Riprende la battaglia per i cantieri navali

Viva solidarietà dell'opinione pubblica con i lavoratori - Confutate le affermazioni del ministro Bo

Nostro servizio

LA SPEZIA, 12

Avrà luogo domani lo sciopero unitario FIM, FIM-CISL e UILM con il quale i lavoratori del cantiere di Magliana rifilano la volontà di impedire l'attuazione dei piani di smobilitazione decisi dalla Fincantieri e precisati nella recente intervista con cui il ministro Bo annuncia l'intenzione di sopprimere il cantiere spezzino e il San Marco di Trieste per farli diventare officine di riparazioni navali.

Attorno a questa lotta che sta riprendendo con la massima unità, vi è l'interesse e la solidarietà dell'intera opinione pubblica. Il ministro Bo, nel tentativo di giustificare il piano della Fincantieri, ha dichiarato che la «riorientazione» sarebbe dovuta «alla concorrenza internazionale che si fa sempre più pressante e perché il Giappone e la Svezia hanno raggiunto un altissimo grado di efficienza produttiva».

La concorrenza internazionale, è vero, si è fatta più pressante. Ma a questi problemi — efficienza produttiva e concorrenza estera — il secondo convegno delle città marinare, svoltosi alla Spezia lo scorso anno, ha già dato una risposta esauriente. Lo stesso sottosegretario alle Partecipazioni statali, Donat Cattin, presidente della provincia, sindaco di Spezia, sindaco di Portofino, parlamentari, esperti e dirigenti di commissioni interne sottolineano l'esigenza di una organica politica di rinnovamento e di sviluppo della cantieristica nazionale. Il presidente della Provincia, Donat Cattin, ha detto: «Il cantiere di Magliana, che è la condizione di arretratezza tecnica degli impianti e gli alti costi di produzione, hanno delle ben precise origini. Tra queste origini l'orale se ne annida: il mancato coordinamento fra i vari enti responsabili della politica dei cantieri statali per cui si annida l'ipotesi di un ridimensionamento, cioè il piano della Fincantieri, «una politica fallimentare in partenza, una vera e propria politica di rinuncia, giacché essa non solo è incapace di risolvere i problemi d'oggi, ma reca in sé i germi di nuovi ridimensionamenti, di nuove smobilitazioni».

Anche il sottosegretario alle Partecipazioni statali Donat Cattin respingerà quel che oggi il ministro Bo sostiene. «La strada non già del ridimensionamento ma dello sviluppo» — dichiarava Donat Cattin al convegno — «cioè della modernizzazione e razionalizzazione delle strutture cantieristiche esistenti, dovrebbe essere preferita e scelta perché non è di delusione, ma di sviluppo; perché corrisponde alle esigenze di ammodernamento e di ampliamento della nostra flotta».

E' il momento di rimboccare le maniche — afferma il ministro Bo — e di pensare che in un settore marittimo, come questo, non si risolvono i problemi con il ridimensionamento, ma si possono risolvere ad un livello più alto di capacità produttiva, purché vi sia uno sforzo di investimenti in grado di rendere competitiva, in un sistema patrio di aiuti, la nostra produzione nazionale».

Il convegno smonta anche le tesi dell'alto costo della nostra manodopera, dimostrando con le statistiche approntate dalla CEE, che l'Italia si trova all'ultimo posto nell'ammontare orario per le spese di retribuzione, dimostrando con le statistiche approntate dalla CEE, che l'Italia si trova all'ultimo posto nell'ammontare orario per le spese di retribuzione, dimostrando con le statistiche approntate dalla CEE, che l'Italia si trova all'ultimo posto nell'ammontare orario per le spese di retribuzione.

«Non sono d'accordo — afferma in proposito Donat Cattin — con quanti vogliono che il nostro costo della manodopera rimanga inferiore, perché non qui, non è nei bassi salari che noi dobbiamo trovare la forza di una nostra competitività, ma invece nella capacità di investimenti efficaci, nelle capacità tecniche e organizzative». E conclude: «Si parla di investimenti sostituiti il migliore investimento che sostituisce attrezzature arretrate è quello che può dare alle città marinare cantieri moderni, efficienti, competitivi». Esattamente l'opposto di ciò che il governo vuole.

Enrico Franco

Oggi sciopero unitario alla Spezia

Cecoslovacchia

Giornata italiana alla Fiera di Brno

Dal nostro inviato

BRNO, 12

La terza giornata della Fiera di Brno, quella odierna, è stata dedicata all'Italia. Per l'occasione è giunto da Roma il presidente dell'Istituto del commercio con l'estero, onorevole Donati, che si è incontrato con il ministro del Commercio con l'estero cecoslovacco, Hamouz, con il suo vice Babacek e ha discusso con loro sull'attuale situazione dell'interscambio italo-cescoslovacco.

Nel periodo di applicazione dell'ultimo accordo commerciale a lunga scadenza, dal 1962 al

1962 al 1965, l'interscambio è aumentato da 34 a 46 miliardi e mezzo. L'Italia si trova al quarto posto fra i paesi occidentali. Si tratta quindi di un movimento complessivamente positivo. Vi è tuttavia uno squilibrio a sfavore della Cecoslovacchia: circa mezzo miliardo nel solo primo semestre di quest'anno. In altre parole, mentre le esportazioni italiane procedono favorevolmente, quelle cecoslovacche incontrano difficoltà, per varie ragioni. Lo sforzo che la Cecoslovacchia sta facendo, in applicazione del nuovo sistema di direzione della sua economia, contribuirà ad aumentare la «competitività»

di molti dei suoi prodotti. In proposito l'on. Donati ha dichiarato che la collaborazione industriale fra i due paesi potrà indubbiamente contribuire all'impulso dell'interscambio e a smorzare lo squilibrio. Ha aggiunto di avere ricevuto una ottima impressione dalla Fiera per la quale prevede e alla quale augura un sicuro successo. L'Italia, ha aggiunto, ha le migliori intenzioni di contribuire al potenziamento degli scambi tra i due paesi, comprese le importazioni dalla Cecoslovacchia.

Secondo il vigente accordo commerciale, firmato a Roma nel luglio del 1965 e che sarà valido fino al 1969, i prodotti cecoslovacchi non sono soggetti a restrizioni qualitative, ma persiste il cosiddetto «visto GIE», che a Praga è considerato non corrispondente alla necessaria, totale liberalizzazione.

Inoltre i cecoslovacchi lamentano le conseguenze negative, per l'esportazione dei loro prodotti agricoli, del recente accordo tra i paesi del MEK. La Cecoslovacchia importa dalla Italia soprattutto fibre tessili sintetiche e naturali, macchine utensili per materie sintetiche, per l'industria tessile, del cuoio e delle pelli, macchine di precisione, ipografiche, auto mobili, prodotti agricoli. In senso inverso, esporta prodotti metalmeccanici, vetro, cerami, carta, bigiotteria, legno, prodotti agricoli e alimentari.

Il numero esatto delle ditte italiane presenti a Brno è di sessanta. Tra queste la Fiat (che ha già colto una quota di vendite), la Erba, l'Alfa Romeo, l'Olivetti, la Marrelli, la Montecatini Edison, la FATA, la Telettra, la Zucca, la quale ultima sta per vendere un complesso per la rettilifica dei pistoni delle automobili MB 1000 prodotti nelle officine Skoda.

i. p.

Ferdi Zidar

Convegno della CGIL a Bari

Battaglia in Puglia e Lucania per il Piano di irrigazione

Dal nostro corrispondente

BARI, 12

Si è tenuto oggi alla Fiera del Levante il convegno sull'irrigazione in Puglia, Lucania e Iripi, promosso dalle Camere del Lavoro delle regioni interessate. Nella relazione di apertura Piero Caronni, segretario della Federbraccianti pugliese, ha espresso l'adesione alla sostanza del piano presentato dall'Ente Irrigazione che prevede la trasformazione irrigua di 700 mila ettari e l'imbrigliamento in bacini di acqua per tre miliardi e 300 milioni di metri cubi. Caronni ha indicato negli agrari associati, nei contadini, nei possessori di terreni, nei concessionari a colonia in particolare, i nemici di questa trasformazione che comporta la nascita di un nuovo tipo di impresa agricola, basata sul lavoro e sui lavoratori.

Per la CGIL è intervenuto al

convegno l'on. Vittorio Foa che, nel rilevare il mancato finanziamento dei piani di irrigazione nel programma della Cassa e, in generale, nel Piano quinquennale italiano, ha rilevato che il governo ha nel contempo trovato — con un prestito — ben 380 miliardi per sollevare il padronato industriale dei contributi previdenziali. Imponenti mezzi finanziari, inoltre, rimangono inutilizzati senza che si manifesti un'iniziativa pubblica capace di affrontare a fondo i problemi dell'agricoltura meridionale. Per questo, nei prossimi mesi, attendo alla realizzazione del Piano di irrigazione il movimento sindacale combatterà gran parte della sua battaglia per garantire più alti livelli di occupazione ai lavoratori meridionali.

Scrivete lettere brevi, con il vostro nome, cognome e indirizzo. Precise se non volete che la firma sia pubblicata. INDIRIZZATE A: LETTERE ALL'UNITA' VIA DEI TAURINI, 19 ROMA.

LETTERE ALL'UNITA'

Intrighi e attentati

Carla Unità, ormai è ben noto anche in Italia che Mo naco di Baviera è, al giorno d'oggi, la centrale delle organizzazioni renaissanciste e neonaziste non soltanto tedesche ma euro pee. Non passa giorno che non si documenti in qualche modo la responsabilità delle varie Leghe ed Associazioni dei cosiddetti profughi tedeschi in Germania con atti terroristici in Alto Adige ed in Austria, come il recente attentato di Vienna.

Di oggi è la notizia dell'assassinio di un diplomatico jugoslavo a Stoccarda, Sava Milanovic, che dirige il consolato della Repubblica Federativa Jugoslava in quella città. Questo fatto di sangue è solo l'ultimo di una serie di attentati politici di cui sono state vittime diplomati politici jugoslavi in Germania. Nel novembre 1962 una bomba era esplosa alla sede della legazione commerciale di Bad Godesberg presso Bonn uccidendo e ferendo funzionari della sede. Nel giugno 1965 a Meersburg sul lago di Costanza è stato gravemente ferito in un attentato il console jugoslavo Klaric. Nel marzo di quest'anno alla frontiera belga tedesca è stato trovato nel bagaglio di due emigrati croati un quantitativo di 40 chilogrammi di dinamite destinati ad attentati contro le sedi diplomatiche jugoslave in Germania. L'anno scorso a Duesseldorf vennero fatti segno di colpi d'arma da fuoco la famiglia di un diplomatico jugoslavo. Qualche settimana fa sull'autostrada per Karlsruhe venne sorpreso un emigrato jugoslavo con alcune bombe che dovevano servire per un attentato contro il consolato jugoslavo di Monaco di Baviera.

Le organizzazioni della ustascha nazista e le altre organizzazioni dei fuorusciti jugoslavi sono in stretto contatto con le organizzazioni neonaziste che operano anche in Alto Adige. Si sa per esempio che ex funzionari della ustascha e compagni di Pavelic hanno trovato rifugio in Germania e nell'Austria ottenendo la cittadinanza. A Salisburgo vivono uomini politici croati con cittadinanza austriaca che aiutano ed organizzano le varie organizzazioni fasciste che operano in Germania ed in Austria. All'ultimo processo-farsa di Graz contro i terroristi neonazisti in Alto Adige era fra i maggiori accusati per esempio anche l'ex cittadino jugoslavo Ivan Dzugan (nato 1920) proprietario di

un vivaio che forniva gli estremisti neonazisti di una parte degli espositivi in suo possesso.

A. A. LENSKI (Roma)

Mutilato e senza pensione

Carla Unità, nella frazione dove abito (Uscia di Monticchio) abita Eugenio Pierucci, padre di quattro figli, nullamente ed iscritto nell'elenco dei poveri del comune, il quale nel 1945 a seguito dell'esplosione di una mina (residuo bellico), venne mutilato in modo terribile. La commissione medica per le pensioni di guerra di Firenze ha rilasciato la seguente prognosi: «Cecità assoluta all'occhio destro, amputazione delle due mani con seno fistoloso al non cune sinistro, esiti lievi di un eventuale polmonite sinistra, ferite multiple in varie parti del corpo». Nessun commento: solo che a tutt'oggi il Pierucci non ha ricevuto nessuna pensione e tantomeno l'assistenza da qualche Ente, eccettuata qualche mensilità (lire 5.000) dall'ECA comunale, nonostante i numerosi ricorsi e le continue richieste.

VASCO FATTORINI (Monticchio tesa - Siena)

Un dimissionario «volontario» dalla Difesa

Carla Unità, sono un licenziato «volontario» (cioè forzato a farlo) dal Ministero della Difesa presso il quale ho lavorato 12 anni. Dal Distretto militare di Pisa a Monza e di qui, per fame, alle dimissioni volontarie utilizzando lo sfollamento. Ho cercato di lavorare dove è stato possibile: ora a 46 anni sono nei guai. Ho diritto anch'io alla pensione che sembra sia stata riconosciuta ai licenziati della Difesa?

C. C. (Pisa)

Lei avrebbe avuto diritto, come ogni dipendente statale, alla pensione, che viene commistata all'anzianità raggiunta e alla retribuzione dell'ultimo anno di servizio, purché avesse raggiunto almeno 20 anni di anzianità. La pensione di cui parla, invece, riguarda i licenziati per motivi politici. Un gesto riparatore che, tuttavia, non è stato ancora compiuto per l'opposizione di alcune forze governative.