

Alla presenza del capo dello Stato

Aperto il 48° Salone dell'auto

Ottimistico discorso di Andreotti che esalta l'automobile come motore della...democrazia — La Dino e la 124 Sport al centro dell'attenzione — Polizia mobilitata contro ipotetici attentatori

«La Stampa» indipendente

Per dimostrare la sua ben nota indipendenza dalla Fiat, La Stampa di Torino ha pubblicato ieri dodici articoli sull'automobile (oltre alle consuete intere pagine di pubblicità): un vasto editoriale a quattro colonne, un «saggio ideologico» su «che cosa è la macchina nella nostra vita» in apertura di terza pagina, quattro «pezzi» in quarta, cinque in quinta e una nota informativa sul Salone nella cronaca cittadina.

I lettori del foglio torinese hanno così avuto modo di sbizzarrirsi a proprio piacimento, turbati forse solo dall'imbarazzo della scelta. Gli argomenti esaltati dalla Stampa per far capire che l'automobile «è tutto» affiorano infatti in un panorama vasto e articolato. Ma il pezzo forte, secondo noi, è stato il «saggio ideologico» pubblicato in terza pagina.

Orbene, tutti sanno che nelle grandi e anche nelle piccole città non si creano più se non alla velocità di 5 chilometri l'ora. Tutti sanno che una politica artificiosa ed esasperata dei consumi ha spinto centinaia di migliaia di persone ad acquistare un'automobile che in moltissimi casi serve solo per lasciarla sulla casa. Ma l'ideologo della Stampa ha scoperto che l'automobile serve ad «accorciare le distanze e a favorire gli spostamenti».

Stanno allora, dunque, e continuano pure a riempire di macchine e di fumo le nostre città. Tanto più che andare in automobile, secondo il giornale della Fiat, è «altrettanto un dovere patriottico»: «La vera unità d'Italia, dopo quella politica risorgimentale — ha scritto, infatti, l'ideologo della Stampa — l'ha fatta l'automobile con gli spostamenti facili da un capo all'altro della Penisola».

Non è forse così? Non è forse vero che con il boom dell'auto sono spariti fra l'altro tutti gli squilibri fra Nord e Sud? Non vi siete accorti che dopo l'esplosione delle macchine, fra i pastori sardi e gli industriali milanesi non c'è più nessuna differenza?

Dalla nostra redazione

TORINO. 3. Stamane il Capo dello Stato, Giuseppe Saragat, ha inaugurato il 48° Salone internazionale dell'automobile. Dopo aver lasciato il Palazzo del governo, è accompagnato dal prefetto, dalla Casa, e dal generale Veritano, comandante della regione militare nord ovest, il presidente della Repubblica, ha attraversato alla testa del corteo la città, preceduta dai corazzieri motociclisti, e ha detto «suspense» che le forze di polizia sono pronte a mobilitarsi contro ogni tentativo di attentato.

Prima dell'arrivo del Teatro Nuovo, era un'attesa di autorità. Tra le personalità più note del mondo industriale e finanziario unico assente è il professor Valtola da alcuni giorni indenne.

Nelle prime file del teatro avevano già preso posto gli ambasciatori di Francia, Germania, Inghilterra, Polonia, Romania, Spagna, Stati Uniti, Svezia e Unione Sovietica, i rappresentanti diplomatici del Giappone, della Cecoslovacchia, della Jugoslavia, dei Paesi Bassi, del Belgio.

La maggior parte dei presenti non ha certo vissuto i momenti di «suspense» che le forze di polizia, i funzionari, gli ufficiali dei carabinieri hanno dovuto indovinare in parti uguali, per le voci, non si sa come diffuse, circa la possibilità di un attentato.

Dopo le minacce dei neopazisti del marzo scorso, il 4 novembre, ai carabinieri e alla polizia era giunta la notizia che l'attentatore sarebbe arrivato vestito da carabinieri.

Durante la notte e nelle ultime ore, il controllo si è fatto più attento. Un membro della giunta provinciale amministrativa per raggiungere il Palazzo del governo è stato sottoposto a tre controlli consecutivi. Comunque tutti gli altri non sapevano nulla di «suspense» che le forze di polizia, i funzionari, gli ufficiali dei carabinieri hanno dovuto indovinare in parti uguali, per le voci, non si sa come diffuse, circa la possibilità di un attentato.

I discorsi pronunciati davanti al capo dello Stato da Biscaretti, dal sindaco e dal ministro Andreotti non hanno detto niente di eccezionale. Di fronte ai rappresentanti di tutte le case costruttrici di automobili, il ministro Andreotti ha «diviso» la platea scarnando cifre e dati aritmetici che tutti i giornali avevano già superato da alcuni giorni.

Tutti i discorsi sono stati improntati all'ottimismo, ormai dominante fra i costruttori italiani per il 1966. Unica nota polemica quella del ministro Andreotti: «che sia pure con molto buon garbo, ha attaccato quanti criticano l'incremento del traffico in seguito all'aumento della motorizzazione e i quali — ha detto — non

lesano critiche, sia pur largheggiando di più su diagnosi che non su possibili terapie».

Più denso invece di significato appare il discorso che Biscaretti di Ruffa ha pronunciato durante il pranzo d'onore. Il presidente dell'ANPIA, dopo aver brevemente trattato la storia dell'industria automobilistica italiana negli ultimi quattro anni, dalla recessione alla ripresa e al conseguente sviluppo del '66, ha sottolineato una data che non può essere sottovalutata e cioè il 1° luglio 1963, quando cioè saranno caduti tutti i dazi doganali sulle importazioni comunitarie; nello stesso periodo si attendevano le due date verso paesi terzi: «Ci avremo», ha detto Biscaretti — «alla più aperta concorrenza su ogni mercato. E perciò indolezzabile — ricompensando al ministro Andreotti — l'eliminazione di qualsiasi disparità sventagliosa per la nostra industria, e, tra queste,

chiesti deve vedere impegnata anche l'iniziativa privata. Per addolcire poi la pillola ha attaccato le disposizioni del primo governo di centro sinistra che aveva applicato la superimposta, «Si è rifiutato il concetto sociale di due anni fa, quando si riteneva che tutte le strutture dell'economia processavano dai produttori di tonnellate, considerati altrettanti agenti di Salomè e Gomorra che offrivano questo mezzo di produzione, di disposizione del denaro, di dissipazione dell'economia. Con la diffusione sempre maggiore dell'automobile non realizzeremo un principio di democrazia effettiva».

Dopo i discorsi il Capo dello Stato ha iniziato il giro attraverso i vari padiglioni dove gli invitati si sono radunati. Una parte dell'attenzione degli invitati è stata rubata dallo stand della Lancia, che, non avendo novità da offrire, ha presentato al pubblico Romina Pover e sua madre (o, se volete, Linda Christian e sua figlia).

Saragat è stato accompagnato allo stand della Fiat. Su due piattaforme, preceduti da un pannello con l'ultimo due ruote, la «Dino» e la «124 sport». Quei due modelli sono stati presentati con uno spazio notevole, estremamente interessante, che permette di osservare da vicino ogni più piccolo dettaglio. La «Dino», anche se è ormai noto che costerà attorno ai tre milioni di lire, ha polarizzato l'attenzione degli invitati alla cerimonia inaugurale e così è stato al pomeriggio con il grosso pubblico.

La Innocenti presenta al pubblico italiano per la prima volta la «Mini T», una specie di paradietta montata sulla famosa «Mini Minor» e la «Innocenti Cx», di alcuni anni or sono.

Il presidente si è soffermato davanti allo stand della General Motors dove troneggiano la lussemburghese «Cadillac Eldorado» e la «Chevrolet Camaro» e presso l'altro «buco» americano, la Ford, con l'ultima della serie delle «Cortina», la «Mark II».

In una stanza barocca inaugurata dal vero la «Skoda 1000 MB» e vicino, lo stand ruota dell'Urbania, l'unica autovettura da città che quest'anno si presenta con motore elettrico. In seguito a un incidente, il camion che la trasportava è arrivato tardi, e così la «povertà» è rimasta fuori, sotto la pioggia, in castigo.

Saragat, dopo essersi soffermato allo stand dell'Alfa Romeo, dove svelta l'ultima nota, la «GT 1300 junior», è stato accompagnato nel padiglione dei carrozzieri. Lo scorso anno Pininfarina aveva ancora atteso, malgrado

il primo luogo l'onere impostosi di applicare nei paragevoli cristalli stratificati che, mentre non contribuiscono a una maggiore neutralità dei passeggeri, costano un miliardo per le case. Alla fine del '66 le auto circolanti saranno circa 7 milioni: dieci anni or sono il numero di autoveicoli circolanti era soltanto un milione e mezzo. Biscaretti si è dichiarato in parte soddisfatto, a nome delle case italiane, della rete autostradale che, cambiando bersaglio, ha chiesto più costi pubblici di spesa e anche sulla nuova costosa, ma certamente non meno vitale, rete ordinaria, destinando più nuovi stanziamenti.

Il ministro ha risposto che i 4 miliardi citati da Biscaretti mancano di una seconda cifra e cioè che si tratta di 4 miliardi su 1.300 miliardi.

La Federmezzadri da parte sua ha dato la direttiva della divisione sul fondo delle olive e della denuncia separata per il 50% del mezzadria. Inoltre è stata impostata la vertenza per ottenere: 1) la divisione a metà delle spese di raccolta, conservazione ed eventuale trasporto e frangitura; 2) la scelta del frangitura per l'eventuale frangitura in comune e la contrattazione del prezzo della sassa e della spesa di frangitura; 3) la «responsione» al mezzadria di comensi aggiuntivi nel riparto per le prestazioni non dovute: impiego di attrezzature proprie, conservazione e vigilanza delle olive, curio, trasporto e scarico del prodotto, unità presenti alle operazioni di frangitura.

In Toscana l'anno scorso sono stati ottenuti accordi che hanno spostato la ripartizione al 63% a favore del mezzadria.

Il registro della molitura — di nuova istituzione — con le sasse ottenute.

La Federmezzadri da parte sua ha dato la direttiva della divisione sul fondo delle olive e della denuncia separata per il 50% del mezzadria. Inoltre è stata impostata la vertenza per ottenere: 1) la divisione a metà delle spese di raccolta, conservazione ed eventuale trasporto e frangitura; 2) la scelta del frangitura per l'eventuale frangitura in comune e la contrattazione del prezzo della sassa e della spesa di frangitura; 3) la «responsione» al mezzadria di comensi aggiuntivi nel riparto per le prestazioni non dovute: impiego di attrezzature proprie, conservazione e vigilanza delle olive, curio, trasporto e scarico del prodotto, unità presenti alle operazioni di frangitura.

In Toscana l'anno scorso sono stati ottenuti accordi che hanno spostato la ripartizione al 63% a favore del mezzadria.

Un'infertilità, l'arrivo del Presidente. Per la prima volta la più autorevole firma dei carrozzieri di tutto il mondo non c'è più. Rimangono i suoi modelli e sta mattina, cogliendo tutti di sorpresa, sono arrivate una «Dino» e una «124 Coupé», ma dovrebbe trattarsi soltanto di prototipi visto che la Fiat è orientata più o meno sugli stessi modelli. Non si sa niente in proposito comunque.

La visita di Saragat si è conclusa nel padiglione sotterraneo dove sono esposti gli autobus, gli autocarri «ammalati» del settore. Da un primo sguardo sommario ci è parso che non siano presenti soluzioni collettive rapide per la viabilità nei centri cittadini.

Otello Pacifico

Omaggio a Di Vittorio



Una delegazione della CGIL ha reso omaggio ieri alla tomba di Giuseppe Di Vittorio, nel IX anniversario della morte. Della delegazione — guidata dal segretario generale della CGIL, onorabile Agostino Novella — facevano parte i segretari confederali on. Luciano Lama e Rinaldo Scheda, il presidente dell'INCA, sen. Renato Bilossi, i vice segretari confederali Arvedo Fornì, Luigi Nicosia, Sandro Stimilli e Silvano Verzelli, la figlia dello scomparso, on. Balidina Di Vittorio, numerosi rappresentanti delle segreterie delle federazioni e sindacati nazionali di categoria e delle sezioni di lavoro del centro confederale.

Dichiarazioni di D'Alema a proposito del nuovo porto di Voltri

I porti liguri abbandonati alla cupidigia dei monopoli

Sull'atteggiamento del PCI a proposito della creazione di un nuovo porto a Voltri, che è stato particolarmente a Genova oggetto di discussione, l'agenzia «Parco» ha raccolto una dichiarazione del compagno on. Giuseppe D'Alema, figure e segretario regionale del partito.

«La creazione di un nuovo porto a Voltri — ha detto D'Alema — è l'esempio più clamoroso di come non si deve procedere nella scollinatura i nostri empori marittimi. Innanzitutto i porti, come strumenti del potere pubblico (che nei porti deve essere ripristinato) per incentivare o disincentivare lo sviluppo economico degli «hinterlands» debbono essere potenziati o meno a seconda degli obiettivi di sviluppo programmati a livello regionale e nazionale. Occorre quindi prendere in considerazione — cosa che non si vuol fare — il problema dello sviluppo non di singoli porti per quanto importanti, ma il problema dello sviluppo di sistemi regionali, di un sistema nazionale degli empori marittimi».

«Da anni gli enti locali liguri, salvo quelli genovesi se non a parole, quelli lombardi e piemontesi

chiedono un piano regionale dei porti della mia regione. Solo l'intervento brutale e mafioso dei grandi interessi armatoriali e finanziari, compiuti i partiti di governo, ha impedito l'elaborazione di un piano regionale armonico e di specializzazione dei porti della Liguria. Sono gli interessi che sostengono il «Corriere mercantile». Sono gli interessi di Costa, della FIAT, della Shell, della Edison, ecc., allacciati nel sostenere il progetto di porto a Voltri come infrastruttura servizio fondamentale per la fonderia centrale di Rivalta Scrivia».

«Inoltre, fare un nuovo porto a Voltri, a parte la rottura assurda che si verrebbe a realizzare dell'unità organica dell'emporio marittimo genovese, non significa localizzare ad esempio una rivendita di giornali. Ma ciò comporta una decisione complessiva circa il futuro assetto urbanistico di una grande città congestionata e massacrata da speculatori, armatori, da autentici contadini con la complicità delle giunte comunali e dei governi che in questi anni hanno avuto Genova e il paese, che hanno

trasformato una delle più belle città italiane in un vero e proprio mostro. Il prof. Astengo presidente della commissione per la revisione del piano regolatore a Genova, ha affermato che tra l'altro, la realizzazione del porto di Voltri significherebbe la fine della Genova del 1965, la caricatura di quella attuale (con un mostro)».

«Nell'Italia di Agrigento si verifica il fatto che un piano regolatore di un grande porto come quello di Genova si possa elaborare indipendentemente dal piano regolatore della città e con due distinti enti pianificatori».

«Sono venti anni che combatiamo per il potenziamento e l'armamento del porto di Genova. Dopo venti anni ancora non si è data una sola lira. E' così che grandi porti europei come Brera e Rotterdam prevalgono nella concorrenza sul maggiore dei porti italiani. Oggi si pretende d'imporre, perché così vogliono il presidente della Confindustria e i suoi amici e in nome dell'urgenza di provvedere, una mostruosità, un metodo e obiettivi che debbono essere respinti

con la più grande energia. Contro il porto a Voltri e per un piano regionale dei porti liguri si sono fino a oggi schierati la sezione ligure dell'Istituto nazionale di urbanistica, le municipalità di La Spezia e Cuneo, i comuni di Savona e Vado, la DC di Savona mentre la questione è in discussione in tutti gli altri enti locali della regione. Tutti gli enti locali della Liguria chiedono un piano regionale dei porti. Inoltre l'Istituto ligure per le ricerche economiche e sociali critica il progetto del nuovo porto e rivendica un piano regionale degli empori marittimi».

«Infine il gruppo parlamentare ligure del PCI e quello del Consiglio comunale di Genova hanno presentato sul problema della pianificazione portuale in Liguria e su quello del porto a Voltri una memoria al congresso nazionale dell'Istituto nazionale dell'urbanistica che si tiene in questi giorni a Palermo».

«Colgo l'occasione — ha concluso D'Alema — per chiedere agli urbanisti riuniti al congresso di Palermo di far proprio l'ordine del giorno votato recentemente dall'assemblea ligure dell'INU».

STORIA DELLE RIVOLUZIONI

in edicola ogni fascicolo 250 lire

un disco omaggio con la voce di Lenin

EDITORI RIUNITI

