

**Caracas: molti italiani tra le vittime del terremoto**

A pagina 5

# l'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

## DOPO IL RINCARO DELLE POSTE IL GOVERNO IMPONE NUOVI PESANTI SACRIFICI AI LAVORATORI

# Aumenti anche per le ferrovie

## Mezzogiorno e propaganda

CI RISIAMO. Un nuovo rilancio della politica meridionalistica sarebbe stato deciso in questi giorni dal governo. Lo afferma con grande clamore la propaganda della DC e dello stesso PSU. Si torna così a parlare del Mezzogiorno come della California italiana. Secondo *Il Popolo* la questione meridionale sarebbe diventata addirittura «la nostra nuova frontiera». Ma quanti sono stati, dal 1952 in poi, i cosiddetti rilanci della politica meridionalistica del governo? E quali sono gli effetti che essi hanno avuto sulla vita del Mezzogiorno? Il fatto stesso che all'avvicinarsi di ogni consultazione elettorale politica il governo, e la DC in particolare, insistano tanto nel proclamare il loro *rinnovato* impegno per l'avvio a soluzione della questione meridionale costituisce la risposta più significativa a questi interrogativi. Ma questa volta la propaganda governativa trae spunto da alcune decisioni sulle quali vale la pena di soffermarsi.

Si è avuta in questi giorni l'approvazione da parte del Cipe del progetto Alfa Sud. Tutti sanno che noi comunisti ci siamo battuti e continuiamo a batterci, a Napoli e in tutta Italia, per la realizzazione di questo progetto. Ma è assurdo presentare questo progetto come un'iniziativa decisiva per la soluzione dei problemi del Mezzogiorno.

TANTO PIÙ CHE il modo in cui il governo si è pronunciato sul progetto Alfa Sud ha rappresentato una chiara conferma della volontà di proseguire una politica economica che non è in grado di determinare nel Sud il progresso che è necessario e possibile.

Nelle settimane scorse la pressione e i ricatti esercitati dalla FIAT contro il progetto Alfa Sud hanno dimostrato, anche ai più spaventati, che il solo vero ostacolo all'industrializzazione del Mezzogiorno è costituito dagli interessi del grande capitale finanziario privato. Le vicende di queste settimane hanno altresì confermato che la condizione essenziale per lo sviluppo degli investimenti non solo pubblici, ma anche privati, nelle regioni meridionali è che le imprese pubbliche svolgano un'azione concorrenziale nei confronti dei grandi monopoli privati. E bastato che l'IRI smuovesse un po' le acque annunciando un'iniziativa in contrasto con gli interessi della FIAT perché questa abbandonasse le sue teorie contro l'industrializzazione del Sud e perché si cominciasse a parlare in termini nuovi di industrie aeronautica, elettronica, delle macchine agricole, ecc. Ma da tutto questo il governo si è guardato bene dal trarre le logiche conseguenze. Anzi, per andare incontro alle istanze di Gianni Agnelli, ha raccomandato all'IRI di stabilire una stretta «collaborazione» tecnica e commerciale con la FIAT nel settore automobilistico. E' degno di nota che il governo ha dato all'IRI una «raccomandazione» e non una precisa «direttiva» in tal senso, poiché altrimenti avrebbe fin d'ora apertamente snaturato il valore del progetto Alfa Sud.

Ora però il problema è di impedire che la raccomandazione si trasformi in una imposizione politica e che tutta la vicenda Alfa Sud finisca in un compromesso che comporterebbe un nuovo balzo in avanti dello strapotere della FIAT.

ANCHE le decisioni del Cipe di costituire due gruppi di studio incaricati di esaminare le possibilità di creare nel Mezzogiorno alcune iniziative nel campo dell'aeronautica e dell'elettronica dimostrano quanto si è ancora lontani da un serio impegno per l'industrializzazione delle regioni meridionali. Quanto tempo dovrà passare perché questi gruppi di studio completino il loro lavoro? E' questo è che si passerà alla definizione di precisi programmi di investimenti in tali settori? In realtà anche queste decisioni sono un'ulteriore prova del fatto che il Piano Pieraccini non leggerà un bel niente e che i programmatori democristiani e socialisti si sono addirittura «dimenticati» non solo di programmare gli investimenti dei settori industriali fondamentali ma persino di studiarne i problemi.

Ma il valore del Piano Pieraccini e il cosiddetto rilancio della politica meridionalistica del governo vanno giudicati soprattutto alla luce di un fatto: da quattro anni i nostri cosiddetti programmatori e i meridionalisti d.c. si sono concessi il lusso di fare dell'Italia un paese che è tra i più grandi esportatori di capitali del mondo intero. Il risparmio accumulato nel Paese, invece di essere *tutto* investito per lo sviluppo economico nazionale è stato impiegato all'estero in misura addirittura strabiliante: nel 1964 405 miliardi di lire, nel 1965 1405 miliardi, nel 1966 1365 miliardi. Per quest'anno si valuta che la cifra corrispondente sia di circa 700-800 miliardi.

L'assurdità di tale fatto non ha bisogno di essere sottolineata. Ma ora, con l'avvicinarsi delle elezioni politiche, la preoccupazione fondamentale del governo è di creare una certa euforia economica. Si decidono così alcune nuove iniziative che servono soprattutto alla propaganda della DC. Si attua inoltre — come dimostra anche il bilancio dello Stato approvato lunedì dal Consiglio dei Ministri — il tradizionale goniamento elettorale della spesa pubblica. Ma per parte sua l'on. Pieraccini continua a dire (e forse a credere) che in Italia la programmazione economica esiste realmente.

Eugenio Peggio

La misura decisa in linea di massima dal Consiglio dei ministri - Escluso «per ora» l'aumento della benzina mentre si rafforzano le pressioni delle compagnie petrolifere - Si estende l'appoggio del Partito liberale al centrosinistra

Altro all'aumento delle tariffe postali, il Consiglio dei ministri nella sua ultima riunione ha deciso anche, in via di massima, che a settembre vi sarà un rincaro delle tariffe ferroviarie, incaricando il ministro Scalfaro di predisporlo. La notizia di questo nuovo aggravio che verrà a colpire i già tassati bilanci familiari non potrà non avere influenza perniciosa per l'aumento generale del costo della vita, è stata data dall'agenzia *Ital* nella serata di ieri, ed ha trovato conferma negli ambienti del ministero dei Trasporti. Contemporaneamente, si riunivano con Moro a Palazzo Chigi i ministri Colombo, Preli e Andreotti per prendere in esame le nuove pressanti richieste delle compagnie petrolifere per un aumento della benzina, che dovrebbe risarcire il maggior onere provocato dall'aumento dei noleggi dopo la chiusura del Canale di Suez.

Al termine della riunione, che ha visto una discussione piuttosto accesa, Andreotti ha annunciato che l'aumento della benzina non sarà, essendo state accolte le sue tesi sulla opportunità di ricorrere ad una proroga dello attuale sovrapprezzo (quello che fu stabilito per i soccorsi agli alluvionati e che dovrebbe scadere nel '69) e per il rimborso alle compagnie. Preli sosteneva invece la necessità dell'aumento del prezzo, sembra nella misura di 2 lire il litro. Uscendo a sua volta, e con espressione contraria, dalla riunione, il ministro delle Finanze, presentato dai giornalisti, ha detto che «adesso non ci sarà aumento del prezzo della benzina». Non è detto quindi che l'eventualità sia del tutto da escludersi in futuro. Della questione si occuperà oggi il CIP (Comitato interministeriale prezzi) che ha all'ordine del giorno anche l'aumento del prezzo dei quotidiani.

PLI Il bilancio che Pieraccini ha visto denso di carattere sociale non ha turbato gli economisti dei giornali borghesi, che hanno anzi nei suoi confronti espressioni di alto apprezzamento. «In un certo senso, si potrebbe dire», scrive Di Fenizio sulla *Stampa*, «che la Banca d'Italia, con le sue accurate analisi in tema di pubblica finanza, ha fatto scuola. La valorosa amministrazione del Tesoro si è posta sullo stesso piano. Dati alla mano, si tengono per presenti i fini di uno sviluppo. Ma altresì le esigenze della stabilità monetaria». Lenti, sul *Coriere della Sera*, parla di «una programmata direttiva di politica economica che meritava consenso». E, insomma un'accoglienza del tutto tranquilla da quella parte, come si fa ad un documento in ordine all'incrocio della 14. Strada riferiscono nei particolari la «piccola battaglia» di Helm Road. Intanto i servizi di sorveglianza alla Casa Bianca

m. gh.  
(Segue in ultima pagina)

Samuel Evergood  
(Segue in ultima pagina)

A Detroit la stampa rivela che polizia ed esercito hanno assassinato senza nessuna giustificazione tre ragazzi neri in un motel - Squadre di armati combattono in varie città - Aspre polemiche tra i governatori e il presidente Johnson

Nostro servizio

WASHINGTON. I. La «calda estate» della rivolta nera ha raggiunto la capitale statunitense e le mura stesse della Casa Bianca. Folti gruppi di dimostranti negri, in prevalenza giovani e giovanissimi, sono entrati questa mattina nella «zona bianca» della città fracciandosi vetrici, appiccicando incendi, lanciando pietre e bottiglie contro gli agenti di polizia. Si sono avuti numerosi scontri a fuoco, uno dei quali, particolarmente intenso, ad un incrocio della Helm Road con la 14. strada, poco distante dalla Casa Bianca. Qui i poliziotti sono stati costretti a cercare un riparo dai colpi di squadre armate ed hanno potuto sbloccare la situazione soltanto dopo l'arrivo di rinforzi. In un quartiere abitato in gran parte da negri tre automobili della polizia sono state date alle fiamme e sette edifici sono stati incendiati. E' la prima volta che scontri di questa violenza hanno luogo a Washington, una città in cui la presenza della popolazione nera è assai diffusa (oltre la metà dei 763.000 abitanti sono negri) e che proprio per questo era spesso portato a modello di «buona convivenza» tra bianchi e neri. Gli incidenti, stando alle prime notizie, si sono protratti per più di tre ore e sono scoppiati mentre alcune squadre di vigili del fuoco stavano lavorando allo spegnimento di un incendio. E' la prima volta che scontri di questa violenza che scontrano di questa violenza hanno luogo a Washington, una città in cui la presenza della popolazione nera è assai diffusa (oltre la metà dei 763.000 abitanti sono negri) e che proprio per questo era spesso portato a modello di «buona convivenza» tra bianchi e neri. Gli incidenti, stando alle prime notizie, si sono protratti per più di tre ore e sono scoppiati mentre alcune squadre di vigili del fuoco stavano lavorando allo spegnimento di un incendio.

Il giorno dopo, Samuel Evergood, (Segue in ultima pagina)

che segue la storia di

(Segue in ultima pagina)

(Segue in ultima pagina)