TEMI DEL GIORNO

Sistema sanitario: solo buone parole

UN GIORNALE sanitario ha pubblicato il documento elaborato dalla Commissione consultiva nominata dal ministro della Sanità sulla istituzione delle Unità sanitarie locali. Il documento, che dovrà ora essere perfezionato, prevede in linea di massima, l'istituzione di un servizio sanitario nazionale, per cui il PCI ha presentato al Senato un organico progetto di legge, e parte da premesse indubbiamente positive: criticando, ad esempio, l'attuale «sistema» fondato su competenze sanitarie divise fra diversi ministeri e sostenendo che il Servizio sanitario nazionale deve garantire una divisione del territorio italiano in circoscrizioni topografiche e socio-economiche.

Tali circoscrizioni, denominate appunto Unità sanitarie locali, dovrebbero costituire in sostanza lo strumento dell'intervento pubblico nel campo della sanità, con una articolazione di servizi autonomi.

Questo trova senz'altro il consenso di quanti, come noi, si battono per una effettiva riforma. Purtroppo però i buoni principi vengono elusi nelle successive proposte del documento. Le Unità sanitarie, ad esempio, dovrebbero configurarsi come enti locali autonomi, il che esautorerebbe di fatto comuni e province, i quali avrebbero in tali enti soltanto una rappresentanza. Non solo, ma gli ospedali che nelle enunciazioni generali vengono collocati nell'ambito delle Unità sanitarie locali, continuerebbero nella sostanza ad agire come entità autonome e indipendenti, collegate alle Unità soltanto da un generico programma di lavoro.

Quanto ai finanziamenti, infine, le proposte della Commissione sembrano ancora più negative. Si tratterebbe di costituire, con somme messe a disposizione dalle mutue e dagli enti locali, un Fondo nazionale che dovrebbe essere gestito dal ministero e da esso ripartito fra le regioni; cosa che impedirebbe un autonomo potenziamento e sviluppo del servizio sanitario a livello regionale, in quanto i programmi verrebbero di fatto determinati dall'alto.

E' chiaro a questo punto che non siamo di fronte a proposte per una effettiva riforma sanitaria, ma ad una serie di previsioni che contraddicono e annullano le pur positive enunciazioni di principio. Bisognerà, dunque, lavorare per apportare al progetto le indispensabili modificazioni.

Sirio Sebastianelli

La crisi non va in vacanza

LA CRISI della scuola ha raggiunto proprio in questi caldi mesi d'estate il culmine. Certo, le scuole di ogni ordine e grado sono chiuse e quindi nessuno se ne accorge, ma non è proprio quando «nessuno se ne accorge» che in Italia maturano le situazioni più abnormi? La notizia riferita ieri, in tono e con considerazioni diverse, da tutta la stampa è solo un sintomo: a rigore di legge, 106 mila giovani che hanno sostenuto gli esami di Stato per l'abilitazione tecnica, potrebbero sentirsi dire da una sentenza del Consiglio di Stato che i loro diplomi non sono validi, che essi sono stati giudicati al termine dei loro corsi di studio da commissioni di professori che non avevano nessuna qualifica per giudicare. Il ministero della P.I. era stato costretto «da una situazione di forza maggiore» ad impinguare quelle commissioni con professori non di ruolo, spesso nemmeno abilitati all'insegnamento. Il ministero allarga le braccia: troppi alunni, pochi docenti nel nostro paese. Per quel che riguarda la scuola tecnica siamo allo stesso punto dei tremendi anni della guerra, quando gli esami venivano sospesi o si sostenevano solo «pro forma». Sarebbe, a sentire i funzionari del ministero, ministro in testa, la solita storia della «crisi di crescenza». Quel che il ministero non dice è che questa famosa «crisi di crescenza» dura da anni senza che il centro-sinistra abbia mai saputo prospettare una soluzione valida al problema della scuola. La confusione nel settore dell'istruzione superiore di secondo grado è diventata caos. L'episodio degli esami fuorilegge, ripetiamo, non è che un sintomo. La catena paurosa delle bocciature dei tecnici negli anni scorsi e nell'ultimo anno è stata l'unico — veramente lodevole! — sforzo che il ministero abbia saputo fare per rimediare alla «crisi di crescenza»: tagliando le gambe ai giovani prima che possano, appunto, accedere ai più alti gradi dell'istruzione.

E non è un caso che, sempre d'estate, il periodo più favorevole per varare i provvedimenti più impopolari, il governo abbia trovato l'accordo sulla 2314, una legge di riforma dell'istruzione superiore che delle proposte avanzate dal movimento democratico in anni di lotta nelle Università, non accoglie che il guscio vuoto e formale. Una legislatura iniziata sotto l'insegna della «priorità dei problemi della scuola» si presenta oramai alla resa dei conti con un nulla di fatto. Questa la vertenza, che non sfuggirà certo al giudizio degli studenti, delle famiglie, di tutti coloro che hanno a cuore le sorti della scuola italiana.

Elisabetta Bonucci

Oggi il voto per il governo regionale

Sicilia: il tripartito davanti all'ARS dopo il mercato dei posti

Uno squallido negoziato ha sostituito il dibattito sui programmi - L'accordo raggiunto dopo lunghe trattative - Scetticismo delle ACLI: «Sulla sesta legislatura grava una campagna elettorale spaventosamente corrotta»

Nostro servizio

PALERMO, 8

Giornata di estenuanti trattative fra democristiani, socialisti e repubblicani alla ricerca di un accordo per la ricostituzione del centro-sinistra alla Regione siciliana. Hanno cominciato ieri sera, a meno di 48 ore dalla seduta dell'ARS convocata per domani mercoledì alle 17.30, con una affollatissima riunione notturna conclusasi con un nulla di fatto. Vi hanno partecipato sette rappresentanti del PSU, sette della DC e tre del PRI. Ogni corrente e sottocorrente vuole guardarsi in prima persona i propri interessi clientelari.

Stamattina si è passati invece ad incontri ristrettissimi, addirittura a quattr'occhi fra i segretari regionali Drago (DC), Lauricella (PSU) e Pieraccini (PRI). Successivamente si sono svolti altri incontri di delegazioni a tre. Più volte nel corso della giornata è stato dato per imminente l'accordo, e si è avuta netta l'impressione che ciascuno dei negoziatori tentava di portare avanti il braccio di ferro fino all'ultimo momento per strappare il più possibile all'interlocutore.

Il tema di fondo della trattativa è stato ancora e sempre quello, umiliante, della spartizione dei posti. In serata l'accordo veniva raggiunto: sette assessorati alla D.C., quattro al PSU e uno al PRI. I risultati delle trattative tripartite verranno sottoposti a ratifica nella mattinata di domani da parte degli organi esecutivi e parlamentari dei partiti della maggioranza.

L'accordo non avrebbe lasciato troppo soddisfatti i repubblicani tanto che la D.C. avrebbe offerto loro alcune contropartite fra cui la presidenza dell'ente della vite e del vino attualmente assegnata ad un uomo di destra. Ma non è neanche il caso di seguire passo passo i baratti che si sono svolti in questa vigilia della elezione del governo siciliano. E' davvero molto difficile che da queste penose trattative venga fuori un qualche impegno di rinnovamento. Lo scetticismo in proposito è largamente diffuso anche all'interno dello schieramento che si appresta a tornare al potere. Lo testimonia questo accorato giudizio pubblicato sull'ultimo bollettino ACLI-Sicilia: «Purtroppo non riusciamo a liberarci da un certo scetticismo e a vedere prossimi tempi nuovi per la vita politica isolana: sulla sesta legislatura grava lo scempio di una campagna elettorale sleale e spaventosamente corrotta».

Ne sanno qualcosa certi candidati delle ACLI presentatisi nelle liste dc.

Fabio Ferna

Dal P.M. di Palermo

Chiuse le indagini per il caso Bazan

Fra pochi giorni le richieste dell'accusa
Il processo entro la fine dell'anno?

Dalla nostra redazione

PALERMO, 8.

Si sono concluse stamani le indagini istruttorie sullo scandalo Bazan-Banco di Sicilia. Nei prossimi giorni il dott. La Barbera, sostituto procuratore della Repubblica, formulerà le richieste relative agli imputati. Non è noto se ci sarà qualche proscioglimento o il rinvio a giudizio di tutti gli imputati; questa seconda ipotesi è la più probabile.

Il dott. La Barbera non ha fornito nessuna notizia; ha mantenuto il massimo riserbo dicendo che la situazione è ancora fluida non essendo ancora completato l'esame della posizione di tutti gli imputati.

La stessa riservatezza è stata mantenuta dal giudice istruttore, dott. Mazzeo; egli ha detto di non essere nelle condizioni di poter precisare quando depositerà la sentenza istruttoria, poichè si tratta di un lavoro ingente ed estenuante. Tutto dipende da quando interverranno le richieste del sostituto procuratore della Repubblica. Le richieste dovranno poi essere notificate agli avvocati della difesa e pertanto passerà qualche tempo.

E' molto probabile che la sentenza istruttoria si abbia nel mese di settembre. Siamo dunque alle ultime battute.

Il grosso processo, che ha per protagonisti più di 76 imputati, avrà quasi sicuramente inizio alla fine del prossimo inverno. Non si sa se si svolgerà a Palermo, poichè gli avvocati della difesa ne hanno già chiesto il trasferimento per legittima suspicione.

Mentre si annuncia il completamento della rete autostradale entro il 1970

Non è possibile adeguare le strade al boom dell'auto

Dalla nostra redazione

MILANO, 8.

«Adeguare le strade al *boom* dell'auto», titolava oggi a tutta testata un giornale milanese del mattino. L'esortazione è abbastanza ingenua, anche se lo spunto è venuto dal ministro dei Lavori Pubblici Mancini, il quale, in una sua nota, mentre annuncia il completamento della rete autostradale entro il '70 (5.000 chilometri di autostrade, di cui 2.300 in esercizio e 2.700 in costruzione) rileva che «*lo sviluppo impetuoso dell'automobile ci ha trovati completamente impreparati con tutte le conseguenze di ordine economico sociale e umano che ne sono derivate e ne deriveranno ancora*».

In particolare Mancini nota che l'ammodernamento della rete stradale primaria e secondaria si è sviluppato stentatamente, in modo disarticolato senza programmi ben precisi e con finanziamenti inadeguati. Gli sforzi quindi vanno intensificati. Strade dunque, e non scuole, ospedali, case, mezzi pubblici, ma ancora strade per adeguare la rete al *boom* dell'auto.

Il ministro Mancini non ce ne vorrà, se a nostra volta affermiamo che l'Italia ormai (e anche altri paesi) in fatto di adeguamento della rete stradale al *boom* dell'auto ha perso l'autobus, nonostante le decine di migliaia di miliardi profusi in quest'ultimo decennio e nonostante quelli già previsti. Il piano infatti destina una ragguardevole quota, rispetto alle risorse disponibili, alla viabilità stradale ed autostradale: qualcosa come 2.540 miliardi su un complesso di 4.400 miliardi, destinati nel quinquennio a *tutto* il sistema dei trasporti cioè una cifra pari al 57 per cento del totale. Eppure l'adeguamento non ci sarà, a detta di molti studiosi del traffico, per il semplice fatto che i ritmi di aumento della motorizzazione hanno già rotto da un pezzo l'equilibrio nel rapporto fra veicoli e chilometri di strade esistenti.

Perché questa sproporzione incolmabile? Vediamo.

Alla fine del '66 circolavano, come è noto, 6.3 milioni di auto (attualmente salite a 7 milioni) mentre la rete stradale sviluppava 200.000 chilometri di lunghezza. Nel '70 il parco autovetture dovrebbe salire a 10.8 milioni di unità. Per mantenere lo stesso rapporto di veicoli per chilometri di strade esistenti, la rete dovrebbe aumentare nel '70 di almeno altri 140 mila chilometri! La previsione invece è di un aumento di alcune migliaia di chilometri entro il '70.

Si fa presto a dire: *adeguare!* Malgrado la profusione di miliardi, si perderà la partita.

Si veda un'altra ipotesi, più avveniristica se vogliamo. A chi spinge verso tassi di motorizzazione analoghi a quelli degli USA, è stato contrapposto questo semplice dato: l'aumento iperbolico che dovrebbe subire la rete stradale, sempre per mantenere un rapporto pressoché costante fra veicoli e chilometri di strade esistenti, implicherebbe nel prossimo ventennio l'aumento della rete dagli attuali 200 mila chilometri a un milione-un milione e 200 mila chilometri! un adeguamento irrealizzabile, perché a parte le spese pazzesche, intollerabili, per farvi fronte, si urterebbe contro limiti fisici invalicabili, appena si ponga mente al fatto che l'Italia ha un territorio prevalentemente montagnoso e collinoso, per cui su un territorio di 300 mila chilometri quadrati, soltanto il 23 per cento è zona di pianura (pari a 70 mila chilometri quadrati).

Ma l'invocazione all'adeguamento della rete stradale al *boom* dell'auto, ispirata dalla nota del ministro Mancini, indica forse qualcosa d'altro: che cioè si voglia spingere ancor più i ritmi di motorizzazione attraverso l'incentivazione derivante da nuovi piani di aumento della rete autostradale. E' probabile quindi che si voglia gonfiare ancor più la quota già ragguardevole destinata alla viabilità. Cosa questa che non può certo far dispiacere alla FIAT, anche se i problemi drammatici, non solo della viabilità extraurbana, ma soprattutto di quella urbana, posti dal *boom* dell'auto si avviano ad aggravarsi intollerabilmente.

Romolo Galimberti

Sindaco dc eletto a Messina dal centro-sinistra

MESSINA, 8.

Il consiglio comunale di Messina ha eletto questa sera sindaco, l'ing. Giuseppe Merlino della D.C. Erano presenti 50 dei 60 consiglieri. L'eletto ha ricevuto 30 voti: uno è andato all'ex sindaco Celeste. Dei rappresentanti dei partiti del centro-sinistra erano presenti 22 democristiani, 7 socialisti e due repubblicani.

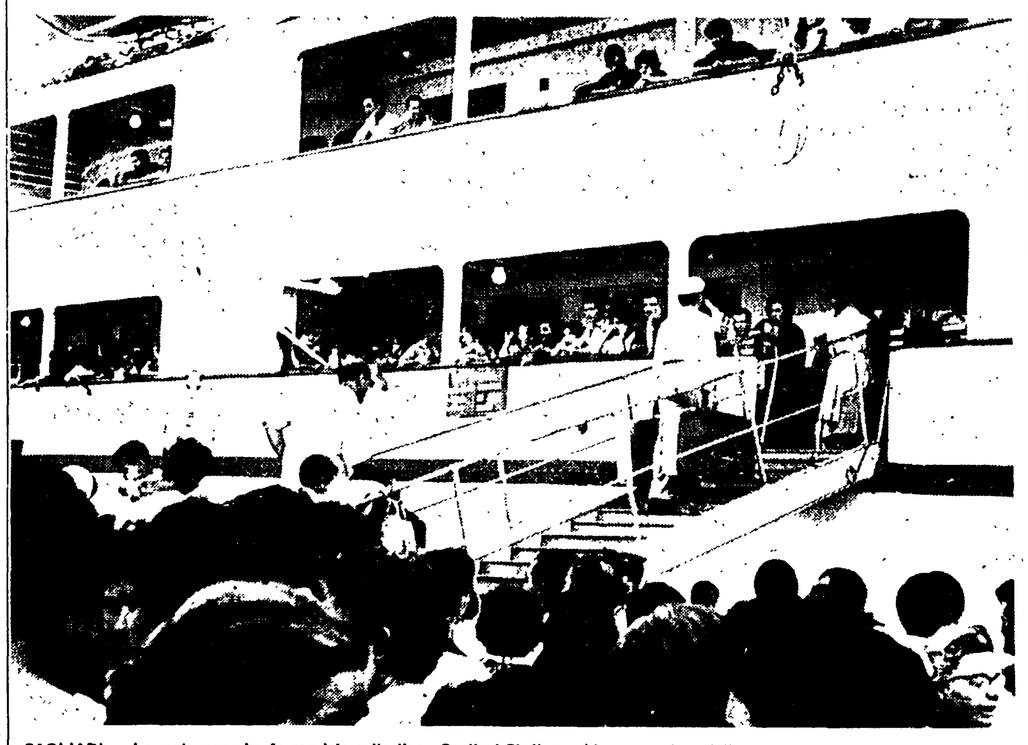
L'ing. Merlino, che in precedenza era stato assessore alla Annona si è riservato di accettare la carica dopo l'elezione degli otto assessori comunali, che è prevista per sabato pomeriggio.

Il Consiglio comunale si compone di ventitrè democristiani, nove liberali, dieci socialisti, sette comunisti, quattro missini, un monarchico, due repubblicani, due socialproletari e due indipendenti.

Centinaia di emigranti e turisti non riescono a raggiungere la Sardegna

INTERE NOTTI ALL'ADDIACCIO PER UN POSTO SUL TRAGHETTO

Incredibile situazione a Genova e Civitavecchia — L'assalto alle biglietterie — Gravi le responsabilità politiche



CAGLIARI — La motonave che fa servizio sulla linea Cagliari-Civitavecchia poco prima della partenza

Dalla nostra redazione

GENOVA, 8

Con la partenza, poco prima di mezzanotte, di una vecchia carretta — la «Città di Tripoli», di 3500 tonnellate, costruita quaranta anni or sono — almeno trecento passeggeri per la Sardegna sono riusciti a trovare un passaggio dopo un'attesa sui moli, nei giardini e negli uffici genovesi della compagnia di navigazione durata da 24 ore a quattro giorni.

La «Città di Tripoli» viene impegnata normalmente sulla linea Livorno, Bastia, Porto Torres, ma è stata dirottata a Genova dove è giunta verso le 21 per far fronte almeno parzialmente alla domanda di passaggi. Questo provvedimento tampone e l'organizzazione nella serata di lunedì di un treno speciale Genova - Civitavecchia (col quale sono stati trasportati alcune centinaia di passeggeri imbarcandoli quindi sul traghetto che fa servizio dal porto laziale al Golfo degli Aranci) hanno purtroppo rappresentato le uniche soluzioni di ripiego che la direzione della Tirrenia ha saputo e potuto offrire alle migliaia di connazionali e stranieri che chiedevano di traghettare sull'isola e che sono stati costretti a lottare prendendo d'assalto la biglietteria, all'apertura nella speranza di conquistare un posto.

Soluzioni di ripiego che però non sono certo ammissibili se si pensa che la società di navigazione (che fa parte del gruppo di preminente interesse nazionale ed è quindi sovvenzionata col pubblico denaro) si è trovata, in effetti, di fronte ad un traffico passeggeri eccezionale rispetto al resto dell'anno, ma di una eccezionalità perfettamente prevedibile essendo ricorrente nel mese di agosto.

In realtà, sino allo scorso anno, nel periodo 15 luglio 30 settembre le navi in servizio fra Genova e Porto Torres erano tre (e nelle punte di Ferragosto apparivano già insufficienti) mentre quest'anno sulla stessa linea sono stati messi solo due traghetti, la «Sicilia» e la «Sardegna» con un viaggio giornaliero. Ognuna delle due unità può trasportare un migliaio di passeggeri ed un centinaio di auto, ma sin dalla primavera più di metà dei posti-persona e la quasi totalità dei posti auto erano già prenotati: nella prima settimana di agosto le richieste di posti sono state in media di mille al giorno (a volte anche superiori) mentre le disponibilità erano di poche centinaia. Di qui il caos negli uffici (alcuni dipendenti della Tirrenia sono stati impegnati sino a dodici ore al giorno) e il gravissimo disagio per migliaia di cittadini, in massima parte lavoratori sardi emigrati.

Per tutte queste categorie di lavoratori l'arrivare a Genova ed il non riuscire a trovare un posto sulla nave ha rappresentato un autentico dramma.

A centinaia, non potendo permettersi la spesa d'un albergo, hanno dovuto dormire all'addiaccio nelle sale di attesa della stazione marittima od ai giardinetti, sempre con la speranza che l'indomani avrebbero potuto trovare posto sulla nave in partenza. L'alternativa di riprendere il viaggio per Civitavecchia non poteva essere presa in grande considerazione: a parte la spesa supplementare del treno, c'era l'eventualità di non riuscire a trovare imbarco neanche in questo porto. E così in effetti era: a Civitavecchia la situazione non è diversa in questi giorni e bisogna attendere 24 o 48 ore per un posto sulla nave.

Accanto all'aspetto umano della vicenda — ed ai riflessi che la perdita di due o tre giorni, rubati al riposo ed alle ferie rappresenta per una famiglia di lavoratori col tempo contato — c'è quello economico, il danno rilevante che subisce la compagnia di bandiera nazionale ed il porto di Genova. Non va dimenticato che nel 1966 sono partiti o arrivati da Genova per Porto Torres circa 300 mila passeggeri (più del 50 per cento del totale del traffico passeggeri) e che questo traffico manifesta una crescita continua, nonostante altre navi private si siano inserite nella linea di collegamento con la Sardegna.

Siamo di fronte quindi ad una politica quasi suicida da parte della compagnia di bandiera, che è stata costretta ad anteporre altri interessi a quelli della collettività. Da tempo la Tirrenia aveva chiesto al governo di costruire due nuove navi traghetto moderne, ma la richiesta è stata respinta ed è stato deciso di far sottoporre a costose quanto poco convenienti trasformazioni due navi — la «Lazio» e la «Calabria» — che lo scorso anno erano in servizio sulla Genova Porto Torres. Entrambi le trasformazioni sono state imposte nella peggiore delle stagioni — d'estate — invece che in inverno, unicamente per offrire una «compensazione» a Trieste con la chiusura del cantiere S. Marco.

p. s.

Viaggio nel paese del «dottore del tritolo»

NEL FEUDO DI BURGER L'IDEOLOGO DEL TERRORISMO

Una dinastia legata alla violenza sciovinista e al militarismo tedesco - Anche dal carcere il capo neo-nazista riesce a far parlare clamorosamente di sè

Dal nostro inviato

BOLZANO, 8.

Norbert Burger, «il dottore», il capo ideologico dichiarato dei terroristi sud-tirolesi, possiede indubbiamente il genio della pubblicità. Non passa settimana che non riesca a far parlare di sè. Anche se si trova in carcere (a Vienna), e sempre in termini clamorosi. Stavolta è il «Wiener Montag», un settimanale viennese che non nasconde le sue simpatie per gli estremisti, a pubblicare «sensazionali rivelazioni» su quelle che sarebbero le vere ragioni che hanno indotto, nello scorso mese di luglio, la polizia austriaca a trarre in arresto Burger.

Non si tratterebbe tanto della famigerata intervista allo «Spiegel» in cui Burger faceva l'apologia degli attentati, ma di motivazioni ancor più scottanti: Burger cioè sarebbe giunto, non si sa come, in possesso di un nastro magnetico contenente la registrazione di conversazioni riservatissime fra dirigenti delle polizie austriaca, italiana e tedesco occidentale, dedicate ad operazioni da compiere contro il movimento estremista che non avrebbero escluso nemmeno la possibilità di rapimenti e di estradizioni «forzate».

Per questo, per bloccare la possibile utilizzazione del nastro, propagandisticamente molto compromettente, le autorità austriache avrebbero rimesso in carcere Burger incriminandolo per l'intervista allo «Spiegel», dopo che, un mese prima, aveva addirittura potuto tranquillamente esprimere alla televisione di stato concetti analoghi circa la necessità di riprendere gli attentati terroristici in Italia (e difatti, di lì a poco si era avuta la strage di Cima Vallona). Naturalmente, il ministero austriaco dell'interno ha immediatamente smentito le «rivelazioni» del «Wiener Montag», ma intanto Burger ha ottenuto lo scopo di far parlare di sè, di polarizzare nuovamente sulla sua figura l'attenzione dell'opinione pubblica austriaca, già così sensibilizzata intorno a tutto ciò che riguarda l'Alto Adige e le imprese dei «combattenti per la libertà del Sud-Tirolo».

Ma chi è realmente questo Norbert Burger detto «il dottore» questo ex assistente dell'università di Innsbruck votatosi al terrorismo, questo intellettuale che mostra molta più fiducia nel tritolo che nella forza delle idee, questo freddo fanatico il cui comportamento, le cui parole, ogni fatto, rivelano la matrice nazista da cui proviene?

Per capire, per conoscere Burger bisogna recarsi a Kirchberg, am Wechsel, una località di villeggiatura a circa 900 metri di quota sopra Wiener Neustadt, a non più di un paio d'ore di macchina da Vienna. Qui Burger è nato, qui da parecchie generazioni vive la sua famiglia. Burger infatti non è un tirolese, malgrado l'esasperata passione che dimostra per i «fratelli del Sud Tirolo oppressi». Egli è più semplicemente un pangermanista, come lo furono suo padre, borgomastro nazista di Kirchberg fino al 1945, e suo nonno, arricchitosi sulla miseria e sulla fame dei contadini austriaci durante la guerra 1914-18.

In questa terra i Burger possiedono il loro «principato»: case, alberghi, boschi e segherie. Possiedono soprattutto un forte potere economico, politico e spirituale, un dominio sulla vita e sulle coscienze dei boscaioli, dei contadini, dei lavoratori delle segherie e delle piccole aziende della zona, tale da riproporre in termini attuali il modello dei borghi feudali di un tempo.

Senza questo dominio non si spiegherebbe l'esistenza della «Burgergarde», quella specie di guardia del corpo composta di 30-40 ragazzotti (spesso proprio boscaioli e giovani operai delle segherie) di cui «il dottore» ama circondarsi per le sue scorribande nei boschi, o per le parate nei villaggi in occasione delle feste ginniche così frequenti in Austria, e che egli amava concludere spesso nelle osterie a suon di botte e al canto di inni nazisti.

Certo, il fascino dell'avventura, del pericolo, della appartenenza ad una comunità di «cospiratori» che si contrappone alla noia e al perbenismo della vita di tutti i giorni, costituisce uno dei fattori che più attraggono questi giovani nell'orbita della «Burgergarde»: fino a farli diventare «staffette del tritolo» per i terroristi che compiono gli attentati in Alto Adige, se non addirittura terroristi essi stessi. Già per Burger, che possiede grandi boschi, era facile disporre di tritolo. Con l'autorizzazione a costruire strade nei suoi boschi, egli otteneva anche il permesso di acquistare la «donarite» necessaria. E chi poteva controllare se la «donarite» veniva impiegata tutta nelle mine stradali, o dirottata verso i traliccì e le casermette oltre i confini italiani?

Il reclutamento dei ragazzi di Burger, comunque, non sarebbe possibile senza la radicata tradizione della potente famiglia che la gente della zona è abituata a considerare la padrona non solo delle terre, ma anche degli uomini, delle loro possibilità di vita e di lavoro.

Il nonno di Burger aveva costruito la sua potenza e la sua ricchezza — come altri notabili della zona — durante la prima guerra mondiale, proprio attraverso la corruzione e la violenza, attraverso l'espropriazione brutale dei contadini impoveriti dal conflitto e dalla inflazione. Il suo motto che egli amava ripetere spesso era il seguente: «Diventar ricco non è un'arte. Basta solo non aver compassione dei lavoratori e del bestiame». E i Burger questa compassione non la dimostrarono mai, neanche nel primo dopoguerra quando non solo cacciavano via dalle aziende e dalle terre i lavoratori sospetti di simpatizzare per i «rossi», ma addirittura di non essere abbastanza «nazionali», cioè a dire che non si sentivano sufficientemente «tedeschi».

Mario Passi

In URSS una delegazione di segretari di Federazione

E' partita per Mosca una delegazione di segretari federali del nostro partito che su invito del PCUS compirà un viaggio di studio sulla organizzazione del partito in Unione Sovietica. La delegazione è guidata dal compagno Vincenzo Galletti, del Comitato Centrale, segretario della federazione di Bologna. La compongono i compagni: Domenico Marchesotti della CCC, segretario della federazione di Alessandria; Bruno Ferraris, segretario della federazione di Asti; Paolo Zanini, segretario della federazione di Crema; Gianni Giadresco, segretario della federazione di Ravenna; Romano Carotti del CC, segretario della federazione di Vicenza; Paolo Sema, segretario della federazione di Trieste; Sergio Dardini, segretario della federazione di Lucca; Ferdinando Cavatassi, della CCC, segretario della federazione di Ancona; Nino Grasso, segretario della federazione di Avellino; Michele Pistillo del CC, segretario della federazione di Foggia.

Dopo la crisi del centro-sinistra

Sindaco «monocolore» eletto anche a Brindisi

Dal nostro corrispondente

BRINDISI, 8.

La crisi esplosa violentemente giovedì sera tra gli alleati del centro-sinistra per la elezione del nuovo sindaco della città, si è riprodotta puntualmente ieri sera nel Consiglio comunale riunito in seconda convocazione.

Il gruppo dc, guidato dall'on.le Caiati, respingendo con altezzoso disprezzo le argomentazioni e le critiche, questa volta assai pesanti, degli ex alleati socialisti, è andato fino in fondo nella propria decisione di imporre a Brindisi il proprio sindaco, volendo dimostrare la propria vocazione al potere assoluto. E infatti con 17 voti su 40 il gruppo dc ha eletto il dc Arina a nuovo sindaco della città, confermando così l'isolamento della DC e la rottura definitiva dell'alleanza di centro-sinistra. Ma è altrettanto chiaro che la DC tenta di scaricare sugli altri, e soprattutto sugli ex alleati, la inevitabile paralisi che colpirà il Comune e che molto probabilmente si concluderà con lo scioglimento del Consiglio comunale e con l'invio del commissario prefettizio.

In questa azione la DC riceve, purtroppo, un aiuto dagli stessi socialisti, i quali, pur opponendosi all'ultima prepotenza della DC, hanno riproposto anche ieri sera, in termini accorati, la «rivitalizzazione» del centro-sinistra. Come se non fosse stato il centro-sinistra a dare alla DC la possibilità di rafforzare la propria posizione.

E' possibile però allo stato attuale rovesciare questa situazione e mettere la DC di fronte alle proprie responsabilità, perché ne paghi interamente il prezzo. Ma questo richiede l'unità della lotta contro la DC e l'unità dei partiti operai, e richiede soprattutto l'abbandono dell'anticomunismo che è lo strumento di cui, in questi due anni e mezzo di centro-sinistra al comune di Brindisi si è servita la DC per imporre il suo monopolio in vista delle prossime consultazioni elettorali del 1968.

Eugenio Sarli

La vicenda Milo-Ergas

Ora anche la nonna vuole Deborah

La signora Maria Ergas, madre del produttore Moris Ergas, ha chiesto al giudice tutelare del tribunale di Roma che la piccola Deborah, sua nipote, venga affidata alle sue cure «*in via provvisoria, e cioè fino al momento in cui la situazione riguardante la bambina si sia rasserenata o comunque risolta*». Nel ricorso al magistrato, si fa presente che la signora Ergas «*è pronta a dare tutte quelle garanzie di protezione e soprattutto di serenità che oggi sono negate alla bimba*». Maria Ergas ha ritenuto opportuno rivolgersi al tribunale «visto il comportamento della signora Milo che l'ha completamente privata della possibilità di incontrare la nipote e il clamore assunto dalla disputa tra la Milo e il figlio».