Il discorso di Scheda a Lecco

L'eredità di Di Vittorio patrimonio di tutti i lavoratori italiani

Corteo per le strade della città - Larga partecipazione popolare - Presenti ufficialmente la CISL e l'Amministrazione comunale

DALL'INVIATO

LECCO, 5 novembre

Lecco ha dato questa mattina la misura di quanto vivo e profondo sia il ricordo di Giuseppe Di Vittorio. La città che lo ospitò nella sua ultima fatica (il grande dirigente sindacale poche ore prima di morire vi aveva inaugurato la nuova Camera del Lavoro) gli ha tributato una commossa cerimonia. Una lapide è stata scoperta in suo nome sulla facciata della CdL; poi un affollato corteo (erano presenti delegazioni di sindacalisti e lavoratori di tutta l'Alta Italia) ha percorso le strade del centro cittadino sfidando il nubifragio che ha imperversato su Lecco fin quasi a mezzogiorno. Appuntamento, quindi, in un teatro (il comizio all'aperto è stato reso impossibile dalla bufera di pioggia) dove Rinaldo Scheda, segretario della CGIL, ha rievocato la figura di Di Vittorio.

Le manifestazioni sono state organizzate dalla Camera del Lavoro di Lecco e dal Comitato regionale lombardo della CGIL. Subito la cerimonia ha assunto un carattere largamente popolare. Vi hanno aderito ufficialmente la CISL, l'Amministrazione comunale, amministratori, parlamentari (erano presenti gli on. Bartesaghi, Albizzani, Alini) e rappresentanze di operai di ogni organizzazione sindacale.

Proprio in questo largo concorso popolare sta l'eredità di Di Vittorio. La sua vicenda personale, quasi leggendaria (da bracciante analfabeta a grande dirigente sindacale) le sue opere, le sue parole non vengono considerate patrimonio di questa o quella organizzazione sindacale, di questo o quel gruppo politico, ma di tutti i lavoratori, indistintamente, a prescindere dalle loro convinzioni sindacali e politiche. Lo hanno affermato con parole commosse l'avvocato Sangregori a nome dell'Amministrazione comunale, il dirigente della CISL Nardini, il segretario della Camera del Lavoro di Lecco, Voltolini che hanno aperto la manifestazione.

Ed è stato questo, poi, il motivo centrale dell'applaudito discorso del compagno Scheda. A dieci anni dalla scomparsa di Peppino Di Vittorio, la sua figura — ha detto il segretario della CGIL — è presente non solo nella storia passata del mondo sindacale italiano ed internazionale ma nelle vicende che accompagnano oggi l'azione dei lavoratori. Molte cose sono cambiate in questi dieci anni, profondi mutamenti sono avvenuti nella società italiana, ma la passione unitaria e l'insegnamento di Di Vittorio rappresentano ancora un valido punto di riferimento non solo per chi milita nella CGIL. Scheda ha ricordato a questo proposito la strada percorsa dal sindacato in Italia: dalla costituzione di una unica confederazione dei lavoratori, alla scissione, alla guerra fredda, alla ricostituzione di una nuova unità ora in corso.

Nei momenti gloriosi e in quelli difficili e tormentati, preoccupazione fondamentale di Giuseppe Di Vittorio fu sempre quella di evitare lacerazioni fra i lavoratori e, là dove queste si manifestavano, di compiere opera paziente di ricostruzione della unità perduta. I nuovi processi unitari in corso dicono che quell'insegnamento non solo non è andato perduto ma che ha permesso di creare fra i sindacati italiani un clima nuovo, in cui ognuno si misura per quello che è, con onestà e lealtà, fuori da ogni schema ideologico, avendo come punto di riferimento unicamente gli interessi dei lavoratori

Su questa strada già molto cammino è stato percorso, ha ricordato Scheda. E ne dà testimonianza anche la partecipazione della CISL alla manifestazione per la commemorazione di Di Vittorio Altro cammino resta da fare per ricostruire, su basi nuove, l'unità sindacale organica dei lavoratori. La CGIL assicura il suo impegno totale, senza riserve, alla realizzazione di questo grande obiettivo. Il nome di Di Vittorio, la sua figura, il ricordo che ancora vive nell'animo di milioni di lavoratori non rappresentano solo una conferma di questo impegno, ma la garanzia che la sua opera, rivolta sempre all'unità dei lavoratori, è ancora presente — dato fondamentale e permanente — nell'azione della confederazione generale del lavoro.

Di Vittorio è morto. La sua opera vive. Non solo come fatto sentimentale ma politico. Pochi altri uomini del nostro tempo in Italia hanno lasciato così grande eredità nei cuori e nelle menti.

Orazio Pizzigoni

Tutta l'URSS è in festa per il cinquantesimo dell'Ottobre rosso

Nella notte Mosca sembra un gigantesco fascio di luce sospeso all'orizzonte

L'immensa città si sta dando un volto nuovo - La grande sfilata militare e popolare nel cuore della capitale

DALLA REDAZIONE

MOSCA, 5 novembre

L'URSS è in festa. Per quattro giorni, da oggi, non si lavorerà. Non è un lusso, questo, perché si è molto lavorato lungo tutto questo anno per «incontrare domani», come dicono i sovietici, la grande data del 50.o. Dietro il mare di bandiere e di drappi rossi, di ritratti dei maestri del socialismo, dietro le luminarie policrome e gli ornamenti floreali, ci sono opere concrete, talvolta di eccezionale valore, che sono state portate a compimento in anticipo. Nelle ultime settimane il Comitato centrale del partito e il governo hanno dovuto inviare più di una lettera di elogio ai collettivi operai o scientifici di ogni parte del Paese in occasione del compimento anzitempo di piani e progetti. I primi giorni di novembre sono stati, un po' ovunque, i giorni delle ultime pennellate, degli ultimi ritocchi.

Prendiamo il campione vasto e dimostrativo di Mosca. Chi conosce la capitale sovietica sa quanto sia stato e sia tuttora difficile dare a questa città immensa, figlia di un passato urbanistico quanto mai caotico, un volto allo stesso tempo razionale e accogliente. Per lunghi anni gli architetti sono andati aggredendo con le loro creazioni la pletora scomposta di casupole e di vicoli e ci sono voluti decenni perché il nuovo prevalesse sul vecchio. Ebbene, l'anno giubilare è stato, in questo campo, un anno di svolta perché esso ha segnato il passaggio dalla fase di graduale eliminazione del vecchio a quella del massiccio inizio della città di domani. E' vero che non solo quest'anno, ma anche l'anno scorso e gli anni precedenti sono stati costruiti 10.000 appartamenti al mese; è vero che anche nel recente passato sono state compiute opere di autentica modernizzazione (la metropolitana, gli scorrimenti anulari e quelli radiali, i quartieri periferici, le aerostazioni), ma è in quest'anno cinquantenario del potere sovietico che un volto nuovo è andato profilandosi al centro della città. E' a questo volto, che prefigura il futuro dell'intera città, che guardano soprattutto le migliaia di turisti che da tutto il mondo stanno convergendo in questi giorni a Mosca. E' finita l'epoca in cui visitare la capitale sovietica significava visitare il Cremlino o tutt'al più l'Università e la metropolitana.

Da 100 chilometri di distanza, di notte, si vedono le luci di Mosca: non un indistinto chiarore all'orizzonte, ma un mazzo di luci sospeso nel cielo. E la torre televisiva di Ostankino, la cui ultima lampada è collocata a 535 metri di altezza. E 200 metri più in basso risplende il cilindro che ospita un ristorante di vari piani. Chi in questi giorni giunga a Mosca proveniendo da occidente sull'autostrada di Minsk, vedrà insieme alle file di lampadine festive che coprono il cielo della prospettiva di Kutusov, una enorme scritta luminosa sullo sfondo: un numero 50 disegnato dalle finestre accese del nuovo grattacielo del Comecom, che risponde con la sua linea essenziale, alle guglie neoclassiche dell'Hotel Ucraina. E' proprio sotto quel grattacielo che inizia quel che possiamo definire il campione della Mosca di domani: la Prospettiva di Kalinin, che dalla Moscova porta alla piazza Arbat, in direzione dell'entrata posteriore del Cremlino.

La Kalinina è, insieme al centro televisivo, il più bello e il più grande dei regali che i moscoviti hanno fatto al 50°, cioè a se stessi. Una intera strada, ma un'opera unica (quale città del mondo capitalistico, alle prese con la proprietà immobiliare privata, potrebbe edificare tutta intera un'arteria centrale lunga un chilometro?). I lavori sono finiti oggi e le lampade al mercurio illuminano la duplice fila di grattacieli color perla, cubici quelli di sinistra, a «libro aperto» e fra loro collegati da un unico sistema di negozi e servizi, quelli di destra. Sulla strada c'è il nuovo cinema *Oktiabr* con due sale, la maggiore delle quali ha 2.500 posti, c'è la più grande libreria di Mosca (e si può supporre di tutto il mondo) e negozi di ogni tipo. In cima e in fondo all'arteria, le stazioni del metrò. Questo nel cuore della città, ma già al margine meridionale di Mosca è visibile qualcosa di analogo: è l'allungamento della Prospettiva Lenin in direzione dell'aeroporto di Vnukovo. Al lato opposto, verso nord, dove inizia l'autostrada per Volokolamsk, è stato or ora terminato il primo di vari grattacieli amministrativi.

Sono stati in molti fra gli ospiti stranieri ad apprezzare la migliorata situazione alberghiera della città che fa perno ora sull'Hotel Rossia, totalmente posto in servizio in questi giorni. Molte e motivate sono state le critiche mosse a questo colosso, ma di esse importerà assai poco all'ospite che dal finestrone della propria camera potrà godere del panorama spettacoloso della Piazza Rossa, di San Basilio e del Cremlino. In fondo a via Gorki non è invece ancora terminato il nuovo Hotel Nazional. Ma la gru, che si erge da terra fin dopo il 22.o piano, è stata ugualmente ornata dagli operai con ghirlande di lampade intermittenti.

Girando per la città, fra le mura ridipinte di fresco, tra i pannelli con sceneggiature luminose, le vetrine ornate (c'è stato un concorso per la più bella mostra) gli ospiti stranieri notano qua e là ampi spazi piani, dove in genere sono istallati cartelloni politici. Questi spazi rappresentano una sosta momentanea alla opera di ricostruzione. Qualche mese, qualche settimana fa, lì c'erano vecchie case. Fra qualche settimana, forse fra pochi giorni, lì i camion scaricheranno tonnellate di travi e pannelli prefabbricati per gli edifici nuovi che vi dovranno sorgere.

All'Esposizione delle realizzazioni economiche sono stati aperti nuovi stand, grandi ciascuno come un aerostazione. Il più grande di tutti e il più visitato è quello riservato ai beni di consumo: non è un'ostentazione, è una testimonianza dello sforzo massiccio che è in corso in questo campo.

Mosca, come l'URSS, è in festa: ha riversato sulle strade tutte le sue luci e i suoi colori. Nella «Krasnia Presnia» (il quartiere proletario da cui partì la scintilla rivoluzionaria che infiammò tutta la città) tutte le luci ornamentali sono rosse, persino quelle dei riflettori. Dopodomani la città sarà teatro della grande sfilata militare e popolare: già dietro le mura del Cremlino attendono decine di carri allegorici. A sera, da un capo all'altro, si svolgerà il più grande degli spettacoli pirotecnici. Le immagini di quella giornata raggiungeranno ogni angolo del Paese, grazie alla docile efficienza dei satelliti televisivi.

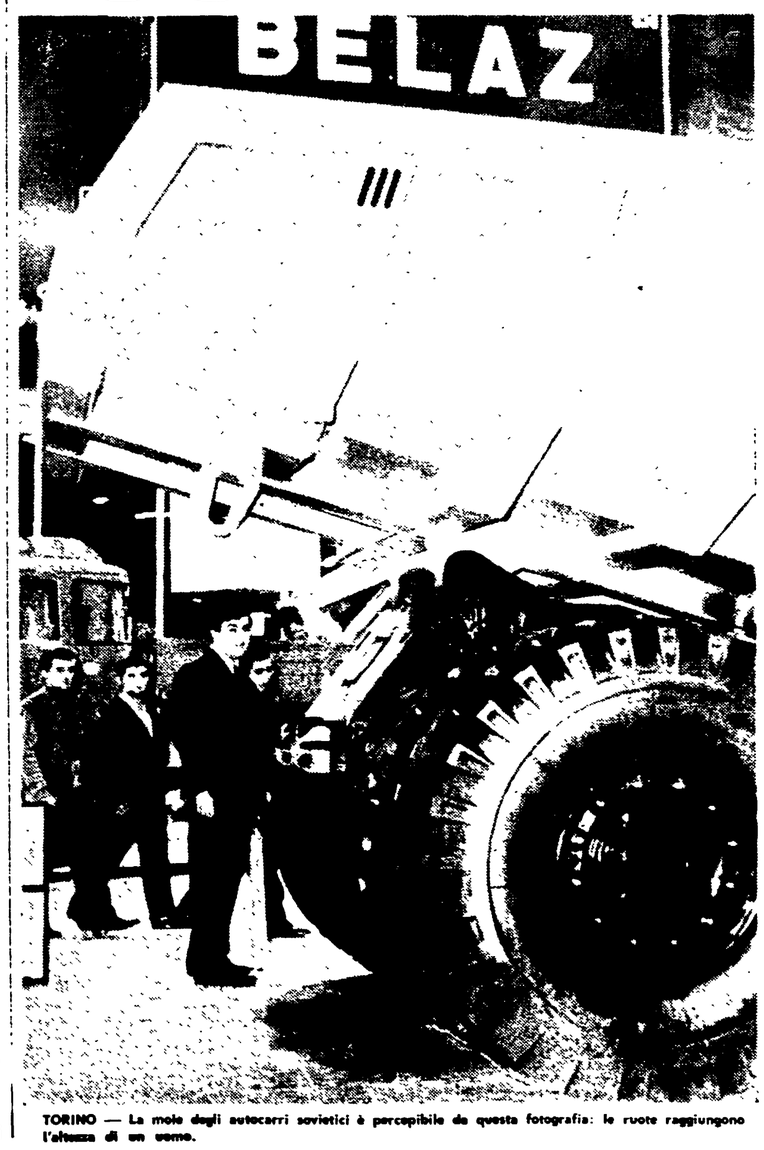
Enzo Roggi

«1917»: il popolo russo, guidato da Lenin, avanza con implacabile determinazione verso la borghesia ormai sconfitta. Soldati a piedi e a cavallo, incaricati di difendere la borghesia, sentono il momento della scelta ed assolvono con una incertezza e un timore crescenti il compito antipopolare che è stato loro affidato. Uno getta ormai il fucile, pronto a schierarsi col popolo. E la borghesia, pope, banchieri, prostitute, fuggono davanti alla massa che avanza. (Litografia di Gabriele Mucchi)

La partecipazione dell'URSS alla rassegna dell'auto torinese

Per la prima volta al Salone di Torino i giganti dell'autotrasporto sovietico

Il «Dumper Belaz»: pesa 21 tonnellate e ne trasporta 32 - Sorpresa per l'ultima nata della «Zaz» - Il listino dei prezzi - Richieste di concessionari - I dieci anni di vita dell'Autoexport



TORINO — La mole degli autocarri sovietici è percepibile da questa fotografia: le ruote raggiungono l'altezza di un uomo.

DALLA REDAZIONE

TORINO, 5 novembre

Per la prima volta sui pennoni del «Salone internazionale dell'automobile» di Torino sventola la bandiera rossa dell'Unione Sovietica. Lo stand è all'inizio (a sinistra) del grande salone centrale e presenta tre modelli di autovetture, mentre i veicoli industriali sono in fondo al padiglione sotterraneo, dopo il «tapis roulant»

Mai come in questi ultimi mesi si è parlato delle automobili in URSS. L'accordo tra l'Unione Sovietica e la FIAT ha posto al centro questo problema e i sovietici hanno voluto essere presenti con la propria (una parte soltanto) produzione proprio qui a Torino, nella capitale dell'auto italiana, in casa della FIAT

Facile immaginare la curiosità dei visitatori e le tante domande a cui la giovane interprete russa, una laureata moscovita, deve rispondere Molte sono anche le richieste dei concessionari che vorrebbero importare la produzione sovietica

Per adesso niente, o quasi Si tratta di una prima presa di contatto che l'*Autoexport* ha iniziato da poco col nostro Paese e di cui è troppo presto parlare

La sezione autovetture presenta tre modelli due *Moskvitch* (berlina e giardinetta) e l'ultima nata della *Zaz*, un modello che ha colto tutti di sorpresa non solo perché nuovo, ma perché completamente diverso dalla piccola *Zaz* che un po' tutti conoscono, almeno in fotografia, e che ricorda nelle linee esterne la «600» FIAT.

Alcune tra le domande formulate dal pubblico in questi primi giorni potrebbero servire come testimonianza dell'assoluta mancanza di informazione sullo sviluppo economico e industriale dell'URSS. Un caporale degli alpini ha chiesto: «*Le gomme* (i pneumatici . n d r) *da chi le comperate?*»

Il prezzo di queste autovetture franco Italia non è stato comunicato dall'*Autoexport* Possiamo però riferire i prezzi di massima franco confine sovietico: per le nuove *Zaz* il prezzo potrà variare tra 750 e 800 dollari (circa mezzo milione di lire) mentre per i vari tipi della *Moskvitch* il prezzo potrà oscillare, a seconda del tipo richiesto, da 880 a 1020 dollari (un massimo cioè di 640 mila lire). A questi prezzi bisogna aggiungere dogana, oneri fiscali, IGE: circa il 30 per cento del prezzo d'aumento.

Il modello che costa di più della produzione presentata dai sovietici al «Salone» di Torino è il *Dumper Belaz 540*. Il prezzo di listino, in valore italiano, è di 32 milioni di lire. E' un autoveicolo a cassone ribaltabile che quando è vuoto pesa 21 mila chili e ha una portata utile di esercizio di 32.000 kg. (32 tonn.) e in caso eccezionale 38.000 kg. Quando il cassone è carico (ci sono dentro 20 metri cubi di terra) ci mette 20 secondi a sollevarlo con un angolo di inclinazione di 55 gradi Sopporta agevolmente la carica di una benna che morde 4 metri cubi di terra. Gli altri modelli che fanno da scorta al «gigante» sono più piccoli, anche se alcuni famosi come lo *Zil 130* con i vari cassoni intercambiabili a seconda dell'uso. Lo stabilimento *Zil* ha più di 50 anni di vita. Lo *Zil 130* costa 4400 dollari, il *Gaz 66* 5150 dollari, le due versioni del *Maz 503* e *504*) rispettivamente 8.000 e 9.100 dollari.

Sono soltanto dieci anni che l'*Autoexport* è stata costituita, nel 1956, ma in così breve tempo ha stabilito rapporti commerciali con ben 67 Paesi nel mondo.

Prima della guerra una piccola organizzazione analoga aveva rapporti soltanto con la Mongolia, la Turchia e l'Iran. Con la ripresa dell'economia di pace e con lo sviluppo dell'industria automobilistica si è resa necessaria la costituzione di un ente statale che provvedesse a organizzare questo settore. In questo ultimo decennio la bilancia dei pagamenti ha subito un aumento del 350 per cento, tre volte e mezzo cioè. Come dato indicativo aggiungeremo che nel 1966 la voce esportazione automezzi ha rappresentato il 20 per cento dell'intera esportazione (non sono evidentemente considerati i semilavorati e le materie prime).

L'*Autoexport* è in grado di offrire agli importatori stranieri una vasta gamma di prodotti che vanno dalla motocicletta al *Dumper Belaz 548* da 40 tonnellate. Fra i clienti più giovani, oltre quelli tradizionali, cioè i Paesi socialisti, africani, asiatici e del Sud America, sono ora da annoverare la Nigeria, la Giordania e la Sierra Leone. Molti Paesi dell'Europa occidentale hanno già raggiunto accordi con l'*Autoexport* e tra questi il Belgio, l'Austria, la Finlandia, la Danimarca, la Norvegia e tutti per l'importazione della *Moskvitch*

In alcuni Paesi occidentali esistono società miste azionarie: la Finlandia ha già importato oltre 70 mila autovetture in preferenza *Moskvitch* e *Zaz*. Da parecchio è in piedi la società belga-sovietica «*Skaldia-Volga*» che finora ha permesso il montaggio della *Moskvitch* e della *Volta* La ditta danese «Nordhisk Diesel» importa da tempo la *Moskvitch*.

Esistono fuori dei confini dell'Unione Sovietica oltre 1600 centri di assistenza tecnica e altri sono in via di realizzazione. Per la preparazione del personale sono stati inviati nei vari Paesi 722 tecnici e 200 di questi sono tuttora presenti per una costante opera di controllo e supervisione.

Per il 1970 l'*Autoexport* assicura che la produzione aumenterà del 180 per cento con un maggiore sviluppo per il settore delle autovetture (4 volte) e il raddoppio dell'attuale produzione di autoveicoli industriali.

Otello Pacifico

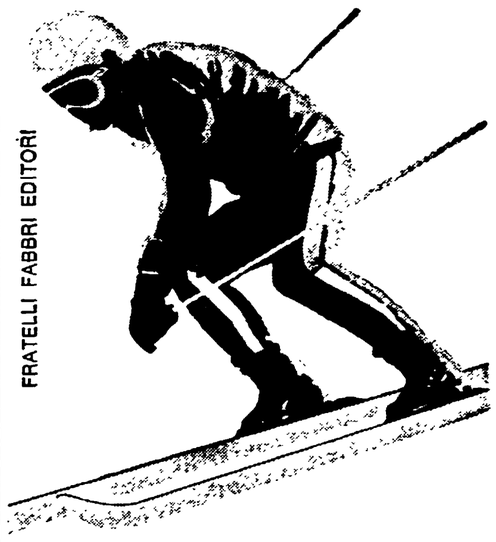
E' morto il cardinale Maximos IV patriarca dei melchiti

BEIRUT, 5 novembre

Il cardinale Maximos IV Saigh, Patriarca dei melchiti di Antiochia è morto. Aveva 89 anni ed era da tempo malato di cancro. Arcivescovo della Diocesi di Beirut, era stato creato cardinale da Paolo VI nel Concistoro del 22 febbraio 1965.

Era a capo della Chiesa melchita, da vent'anni, da quando cioè, dopo la scomparsa di Cirillo IX, venne eletto dal Sinodo dei Vescovi e assunse il nome di Maximos IV.

Nonostante la tarda età, prese parte attiva ai dibattiti del Concilio Ecumenico Vaticano II.



per chi ama la montagna
e gli sport del ghiaccio e della neve

enciclopedia dello sciatore

nelle edicole il primo fascicolo - L. 280