

Le forze della svolta a destra all'attacco dell'autonomia e dell'unità dei lavoratori

Il sindacato non è neutrale

La scelta è tra due linee di sviluppo economico e sociale - Bisogna denunciare e respingere l'operazione che la maggioranza della DC sta conducendo per infliggere un colpo all'intero movimento di lotta

Dalla crisi che investe la CISL emerge chiaramente che le forze della svolta a destra sono penetrato anche all'interno del sindacato e tentano di infliggere un colpo all'intero movimento di lotta. Ed è bene essere immediatamente consapevoli che la sconfitta reale di tali forze può essere determinata unicamente dall'affermazione delle forze che combattono per una svolta democratica nella direzione del Paese. E' dunque necessaria una lotta di grande impegno e di lungo respiro.

La maggioranza della DC manovra da lungo tempo contro l'autonomia, l'unità e il potere sindacale dei lavoratori. Con una serie di atti consecutivi e una pressione crescente, ha via via impedito alla CISL gli adempimenti unitari e infine, con la relazione di Forlani al Consiglio nazionale del 5 agosto scorso, ha dato il vizio all'azione più drastica per ricondurla alla più stretta obbedienza di partito.

Lo scopo della manovra è essenzialmente quello di scorgiare le spinte rivendicative e di lasciare quindi i più ampi margini di profitto e di arbitrio alla ristrutturazione capitalistica nelle aziende.

Rozzezza

Il movimento però non arretra, anzi con la maggiore consapevolezza della durezza dello scontro esso compie notevoli salti di qualità realizzando momenti di unità intercategoriale sulle questioni di fondo della struttura contrattuale e del potere sindacale dei lavoratori, costruendo una più stretta saldatura tra i lavoratori occupati e disoccupati e quindi tra lavoratori del Nord e del Sud, dell'industria e dell'agricoltura ed infine cominciando a delineare concretamente un rapporto di alleanza con i ceti medi.

E' di fronte a questo salto strategico del movimento di lotta, che punta a realizzare la più stretta concomitanza del controllo dell'organizzazione del lavoro nelle aziende e quello più generale sulle scelte produttive e di investimento del potere sindacale, che si può mettere effettivamente in crisi la linea generale della ristrutturazione capitalistica — che l'attacco contro il sindacato si fa virulento e lacerante.

Le accuse di volere il «polverone» sono dunque completamente infondate. E' vero invece che si è tenuto precario la più chiara specificazione degli obiettivi e la loro efficacia contro i disegni di riattribuzione del vecchio meccanismo di sviluppo.

La posta in gioco è alta. Si confrontano ormai sempre più chiaramente due linee di sviluppo economico, sociale e democratico. L'inversario non risparmia mezzi per distruggere l'autonomia di classe che i lavoratori hanno cominciato a costruire con le loro lotte grandiose e vittoriose; esso ha deciso di ritentare la azione scissionistica ricorrendo alla discriminante politica e religiosa. Bisogna dunque agire con grande tempestività e intelligenza, individuando e facendo esplodere le contraddizioni dei conservatori e degli scissionisti, ricostruendo, rafforzando e consolidando, instancabilmente, a tutti i livelli, l'unità nella lotta sindacale.

Una delle contraddizioni fondamentali del fronte conservatore sta nel fatto che la linea propugnata, se è pagante per il grande padronato, non lo è affatto per i lavoratori (occupati e non) e per i ceti medi, di cui può strumentalizzare ma non soddisfare le esigenze reali. Bisogna però fare attenzione, perché tale politica, proprio per affinare la sua funzionalità alla lunghezza di respiro che si intende dare alla svolta a destra, perderà la rozzezza del primo momento in cui tutte le richieste, anche le più piccole, venivano drasticamente respinte.

La relazione previsionale e programmatica del governo, per esempio, sceglie un criterio in cui la massima intransigenza sull'obiettivo della conservazione del vecchio meccanismo è fiancheggiata da atti politici tendenti a spegnere le asprezze più superficiali e ad accrescere l'adattabilità della linea alla situazione presente. Per cui bisogna accrescere la capacità di distinzione tempestiva tra ap-

parenza e realtà, e tra promesse e adempimenti. Ma i grandi aspetti della contraddizione sono oggi più che mai evidenti e su di essi è incentrato il conflitto sociale. I lineamenti contrattuali sono già chiaramente e unitariamente definiti; la scelta dello schieramento unitario deve tendere ora ancor più di prima alla conquista di un più esteso e concreto potere sindacale dei lavoratori affinché essi possano esercitare un controllo sempre più determinante sulla organizzazione del lavoro, sulle trasformazioni aziendali e sulla difesa della salute operaia.

Contemporaneamente, e in stretto collegamento con la linea contrattuale, scelte chiare si precisano anche per una linea di politica economica alternativa a quella perseguita dall'attuale governo e dal grande capitale. Una nuova dimensione, infatti, assume il primario tema della occupazione: che viene affrontato, sì, con la resistenza ai licenziamenti, ma contemporaneamente con la lotta per la realizzazione di grandi trasformazioni nella agricoltura e nel Mezzogiorno e, perciò, per un mutamento profondo degli assetti proprietari e fondiari nelle campagne e delle scelte centrali di investimento.

Il grande incontro che si prepara in Calabria matina dunque su di una linea che può dare solide basi all'unità tra i lavoratori del Nord e del Sud e anche a uno schieramento nazionale che raccoglie, con i lavoratori, i loro naturali alleati, e sia capace di vincere nel duro confronto in atto. Coerentemente con il salto di qualità nella strategia di movimento, lo schieramento delle forze unitarie deve dare completezza alla sua linea uscendo dagli equivoci che finora hanno inficiato l'affermazione della autonomia reale dell'azione sindacale.

L'autonomia dal governo non può essere concepita come neutralità. Il governo non è neutrale nel conflitto lavoratori-patroni; esso lavora tenacemente per la salvaguardia del vecchio meccanismo di sviluppo che avvantaggia i capitalisti e danneggia gli operai e l'intera collettività. La «neutralità» del sindacato dunque sarebbe una falsa apparenza, che, in realtà, equivarrebbe ad un appoggio di fatto alla linea che invece bisogna combattere.

Anche il rinvio del giudizio e del comportamento del sindacato alla risultanza dei fatti, che pure è giusto in linea di principio, diventa specchio di fronte al governo. Anzi, è passato dalla prima alla seconda edizione senza soluzione di continuità, sempre impegolato contro le istanze dei lavoratori e che

ha accumulato tanti fatti negativi, da meritare la più netta condanna. Qual è dunque l'autonomia di quelle forze che dai fatti negativi di questo governo non traggono le giuste conclusioni e che pretendono inerzia e passività da parte dei lavoratori colpiti nelle loro esigenze immediate e di prospettiva? Oggi l'autonomia, nei confronti del governo, si realizza incoraggiando e costruendo il momento di lotta e non disarmando i lavoratori.

Ma l'autonomia più profonda dei lavoratori e delle loro organizzazioni non può essere unicamente un dato che si accerta a posteriori, nel caso che si verificano ostilità e inadempienze governative. L'autonomia è un'esigenza permanente della classe operaia, che sarebbe arbitrariamente e gravemente mutilata se la si accantonasse nel momento decisivo, quello della formazione della volontà politica, riservandola poi, dopo, quando le scelte sono già state compiute.

Tre principi

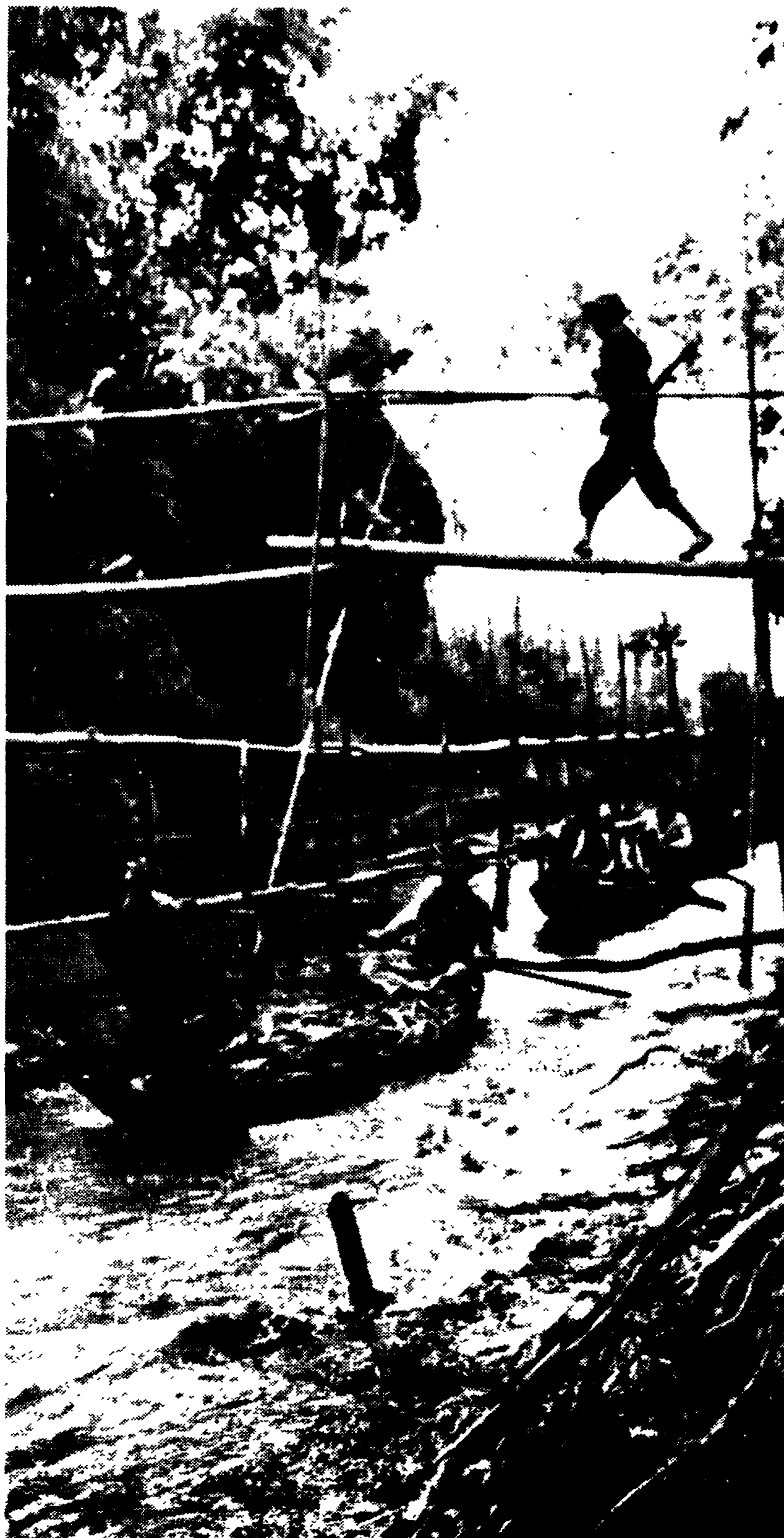
Di questa verità bisogna essere convinti assertori sempre e in particolare in questo momento in cui urge risolvere la questione del governo del Paese, del superamento di quella attualmente insediata e della formazione di uno nuovo non in contrasto con le aspettative dei lavoratori. E non si offende affatto l'autonomia sindacale andando anche più avanti nell'indicazione positiva, in quanto l'autonomia si compie con il realizzarsi di una volontà politica determinata con la più alta partecipazione della classe lavoratrice. I sindacati non potranno indicare formule o condizioni di governo, ma possono e devono sostenere un criterio che, per essere aderente alla realizzazione della autonomia, deve precondizionare la salvaguardia di tre principi basilari: un programma in cui i lavoratori vedano rispettate le loro esigenze, un raggruppamento di forze in cui la rappresentanza dei lavoratori sia integralmente presente, un rapporto con i lavoratori che assicuri la loro effettiva partecipazione alle scelte politiche, economiche e sociali, e non il subordinato consenso alle scelte da altri compiute. Ogni altra impostazione che avvalesse formalmente o di fatto inaccettabili delimitazioni discriminatorie, sarebbe gravemente errata, come dimostra la negativa esperienza del centro-sinistra.

Gino Guerra

Il sistema dei trasporti nella RDV non ha ceduto sotto gli spietati bombardamenti americani

La zattera del Fiume Rosso

Il traghetto di Tan De, è uno dei tanti simboli della resistenza di un popolo eroico all'aggressore - Uno strumento elementare che ha una storia antica - Su e giù da una riva all'altra, nonostante le incursioni degli aerei, per consentire il passaggio a 15 mila persone al giorno - Le vittime delle bombe perforanti - Il traffico continua tra una città semidistrutta, Haiphong, e un'altra rasa al suolo, Nam Dinh



HANOI — Un convoglio di «sampan» con rifornimenti, percorre una via d'acqua, mentre alcuni partigiani lo attraversano su un ponte di tronchi d'albero.

DALL'INVIATO

HANOI, ottobre. L'automobile si ferma allo improvviso sotto un grosso albero. Un centinaio di metri più in là la gente che affolla un mercato si divide, insieme con i venditori di pesce, pollame, verdure e frutta, ai due lati della strada. «Attaccano il traghetto», dice un contadino. Si sente infatti il rombo dei Phantom, inconfondibili fra le nubi volanti alti, l'obiettivo dell'incursione è un altro. Quando il rumore si è spento il silenzio è di nuovo attimo. L'allarme è cessato, tutto continua come prima della breve interruzione: l'auto riprende il suo cammino, ma per pochi minuti. Siamo giunti sulla sponda meridionale del Fiume Rosso.

Dove la strada sembra infrangersi nell'acqua, ci attende il compagno Le Thanh, magro, molto più alto della media dei vietnamiti, vestito di una vecchia e sbiadita uniforme militare senza gradi, gli occhi nascosti da un paio di leggeri occhiali da sole, con una grossa borsa di plastica nera preferita soprattutto al direttore del servizio delle comunicazioni per la provincia di Thai Binh. Solo un saluto, poi: «Bisogna, presto — dice — di questi tempi non è facile attraversare un fiume».

Una prova durissima

Saliamo sulla zattera e mentre il rimorchiatore della spinge verso l'altra sponda, Le Thanh indica verso oriente: «Siamo solo ad una trentina di chilometri dal mare. Gli aerei americani quando volano bassi, a pelo di acqua, l'allarme il preannuncia con un anticipo brevissimo, giusto il tempo perché la gente che attende sulla riva si ponga al riparo, perché i miliziani dell'autodifesa si mettano in posizione con i loro moschetti e mitragliatori, e perché il timoniere trovi una posizione che offra un'angolatura minima ai piloti, sfruttando lo sbarramento del fuoco leggero dei miliziani».

Il traghetto di Tan De, a pochi chilometri dai resti della città di Nam Dinh, collega la provincia di Nam Ha, attraversata dalla strada numero uno, a quella di Thai Binh, di cui viene considerata «la porta». In pochi metri si ha subito sei attacchi, per un totale di circa settanta bombe di mezza o di un tonnellata e quasi tremila bombe perforanti. La zattera è stata danneggiata proprio in un gruppo di perforanti, che hanno lasciato qualche asse bruciata e alcune strutture in ferro deformate, ma non è stata affondata. Questo l'impedimento che la zattera rappresenta una delle principali armi con cui il Vietnam combatte la battaglia delle acque. È una sorta di uno dei fronti decisivi di questa guerra. Torna ora in primo piano, dopo che per tutti l'estate l'attenzione si era concentrata, in ogni senso, anche nello sforzo degli aggres-

sori, sulle dighe e sulla lotta che si sta combattuta. Il sistema nordvietnamita dei trasporti viene infatti sottoposto ad una prova durissima non c'è una strada, un ponte, una linea ferroviaria o un traghetto che sia stato risparmiato, per non parlare delle poche delle coste e delle foci dei fiumi bloccati dalle mine. Questo sistema, costituito da una fitta rete di strade e di corsi d'acqua, avrebbe dovuto essere distrutto, almeno nelle intenzioni di Washington, entro la fine di luglio. La sua paralisi avrebbe dovuto svolgere un ruolo di primo piano dapprima nello indebolimento del Paese e poi nel suo crollo atteso oltre l'agosto. L'obiettivo era quello di facilitare l'equazione fra i potenziali bellici impiegati dallo aggressore e l'impossibilità di assicurare per i vietnamiti di difendere le vie di comunicazione.

Luglio è passato e dopo il 15 agosto, sette giorni fa, ma nella notte si sente il fischio delle locomotive o, se si viaggia, si incontrano un vecchio e sbiadito camion marciante preferito soprattutto quello d'acqua dolce.

In questo meccanismo ancora in moto, nonostante il diluvio di bombe, si cerca di metterlo fuori uso, un ruolo importante è svolto dalle unità del genio, militare e civile, che riparano i ponti, riempiono crateri che tagliano le strade, riassestano i binari, con mille accorgimenti, che restano segreti, per impedire che le ricognizioni aeree nemica se ne accorga. Ma la funzione decisiva spetta ai traghetti del delta, cuore del Vietnam. Il Nord non è soltanto solcato dai vari rami del Fiume Rosso, ma anche da centinaia di corsi secondari e di canali, che si riempiono di acqua e si rifioriscono dalle risaie, cioè tutti ostacoli più o meno grandi che si parano di fronte alle strade.

L'uso dei traghetti, eredità del vecchio Vietnam, costituisce un problema oggi un mezzo di comunicazione e di primaria importanza. Il colonialismo francese, nella sua dominazione durata ottant'anni, aveva sempre seguito la politica di ricavarne il massimo dall'Indocina, investendovi il minimo: un solo ponte sul Fiume Rosso, un unico, una linea ferroviaria a scartamento ridotto, strade strettissime che collegavano solo le città. Di fronte alla scelta delle priorità fu infatti necessario risolvere innanzitutto i problemi più urgenti, quali la rivoluzione nelle campagne e le basi dell'industria pesante su cui venne convogliata la gran parte delle risorse. Solo con gli anni 50 si cominciò a studiare la trasformazione dei vecchi tracciati stradali e ferroviari coloniali.

I bombardamenti americani dal '65 '68 e quelli presi nell'aprile scorso hanno però bloccato quest'opera, costringendo i vietnamiti a limitarsi ai lavori essenziali. Il traghetto di Tan De è forse emblematico di questa lunga e difficile storia. Qui il Fiume Rosso è imbrigliato fra due argini distanti quasi due chilometri e mezzo l'uno dall'altro, ma il suo letto è largo poco meno della metà, mentre ora, sfruttando il suo livello sta raggiungendo la portata di magra della stagione secca. La traversata viene fatta in una scialuppa di cuoio ancora forte poiché la mattina presto, con il calo della marea, il deflusso dell'acqua diviene quasi impetuoso.

Sull'altra riva, quella settentrionale, sono ben evidenti i segni lasciati dai sei bombardamenti. Non riuscendo a colpire la zattera gli aerei hanno cercato di distruggere l'attracco e di interrompere la linea di persone che in parte rimovibili, sono numerosi; di diverse piccole case in muratura, in parte costruite dai marinai e degli operai, come gli uffici del servizio di traghetti, restano solo i mattoni e di alcuni altri costruiti in modo e ricorrente — la facciata su cui quattro cifre precisano l'anno di costruzione.

La sosta dura pochi minuti. Il tempo di vedere decine di persone che con la bicicletta salgono sulla zattera prendendo il posto di quelle discese, poi il motore del rimorchiatore si rimette in moto e ricomincia il nuovo viaggio: una scena che, guerra o pace, si ripete giorno e notte, ventiquattrore su ventiquattro.

«Il traffico quotidiano nie due sensi a Tan De — spiega Le Thanh, mentre la macchina imbocca una strada strettissima, quasi un sentiero — è di circa quindicimila persone». E quello del camion? «Non posso rivelare la cifra è coperta dal segre-

to militare: direi significa far capire ad americani la misura in cui utilizziamo questa strada e potrebbe avere delle conseguenze molto negative. Lasciamola nel mistero, che costituisce una buona difesa: non è il caso di aiutare il nemico a capire come ci muoviamo e se utilizziamo Tan De o meno di altri traghetti».

Qualche chilometro più in là, in mezzo alle risaie che a Thai Binh stanno cominciando a essere irrigate, ci attende Pham Van Thong, direttore del traghetto. Di fronte a un tavolo di legno, nella grande sala di una casa nascosta da secolari ed altissimi alberi, le parole ricostruiscono la storia di Tan De: una delle tante cronache del Vietnam, dalla dominazione francese all'indipendenza, che era stata bombardata dai giapponesi e dagli americani.

Doppio lavoro da mesi

«La nostra provincia — dice Thong — è sempre stata una delle più ricche e popolate del delta, quindi al centro di un intenso traffico. L'azione di guerra del Fiume Rosso si perde nella notte dei tempi, quando la zattera era spinta a mano e quando nella stagione di pioggia ogni comunicazione veniva quindi forzatamente interrotta».

«Nel 1954 — spiega ancora Thong — quando i colonialisti sconfitti si ritirarono, trovammo una vecchia zattera di legno che poteva reggere in otto dodici tonnellate. Era quasi inutilizzabile nonostante il guadagno che andava all'esercito francese che offriva il servizio: per la traversata bisognava pagare il dritto. Ma con l'indipendenza il servizio, ormai pubblico, divenne gratuito. Cosa poteva costare? Le maniche e le maniche e prolungammo la vita della zattera fino a quando, dopo molto tempo, non ce ne fu più. Ora sul fiume, da venticinque tonnellate. Ora disponiamo di due zattere di questo tipo ma è un servizio assai insufficiente. In certe occasioni, come per le feste, il traffico è tale che dobbiamo utilizzare anche quella vecchia».

Al traghetto di Tan De lavorano in tutto cinquanta persone, fra marinai, motoristi ed operai addetti alla manovra e alla riparazione dei rimorchiatori del Paese. «Sono compagni — spiega Thong — che in questi mesi sono impegnati praticamente tutti. Le zattere sono perché non debbono mai perdere d'occhio il fucile e inoltre devono studiare in continuazione le cinque condizioni ottimali e delle zattere con il raggio laser — osserva Thong sorridendo — non sembra che abbiano molta fortuna con un obiettivo in movimento».

Ingranaggio indispensabile

Il rispetto di queste condizioni ha consentito al traghetto di uscire quasi indenne dai sei attacchi che ha subito, dopo aprile, i quali purtroppo hanno provocato quasi il crollo della zattera che attendeva sulla riva e fra gli abitanti delle case circostanti. Nei quattro anni dell'escalation di Johnson Tan De è stato bombardato in tutto tre volte ed è una volta la zattera era stata distrutta, mentre era legata all'attracco. Le bombe lanciate con il raggio laser — osserva Thong sorridendo — non sembra che abbiano molta fortuna con un obiettivo in movimento».

Ma il fatto che il traghetto sia salvo e che continui a funzionare come un indispensabile ingranaggio del sistema delle comunicazioni non può far dimenticare il massacro compiuto ai due imbarcati: ci sono marinai che hanno perso i figli e che hanno visto, magari dal centro del fiume, le bombe scappare via le loro case. E' il terribile prezzo che l'aggressore fa pagare a chi resiste.

Torniamo verso Tan De, siamo sulla strada numero dieci che collega Haiphong a Nam Dinh, incrociamo quasi camion; è invece molto intenso il traffico locale dei ciclisti, che sono i protagonisti di un sistema di trasporto già imbrattato nelle foto di Dien Bien Phu. La strada è importante, certo i tempi di percorrenza sono lunghi, fra mille accorgimenti difensivi, ma, per capire come sia fallito il piano americano di paralizzare il Nord Vietnam, basta osservare come continua, in un modo o nell'altro, il traffico fra una città semidistrutta, Haiphong, ed un'altra quasi completamente rasa al suolo, Nam Dinh.

Renzo Foa

Un fitto itinerario di incontri e dibattiti con i lavoratori sardi organizzato dagli «Amici della casa di Ghilarza»

NEI LUOGHI DELL'INFANZIA DI GRAMSCI

Operai, sindacalisti, amministratori, intellettuali provenienti da Milano a colloquio con i pescatori di Cabras, con i pastori di Orgosolo, con i protagonisti di tante lotte per il futuro pacifico e il progresso economico della Sardegna - «Non è di basi per sommergibili nucleari che abbiamo bisogno, ma di opere di rinascita» - Vibrata protesta per la cessione della Maddalena agli Stati Uniti - Il commovente incontro con Teresina, la sorella del grande capo rivoluzionario - Una iniziativa che rafforza l'unità fra i lavoratori del Nord e quelli del Sud

DALLA REDAZIONE

CAGLIARI, 15 ottobre

Da Olbia a Dorgali, da Orgosolo a Ghilarza, da Cabras a Cagliari, dalle zone interne agrarie ai centri dove risiede la nuova classe operaia e poi ancora dalla città nuragica di Barumini ad una mostra di pittura nel convento di San Domenico, questo il nutrito itinerario del viaggio che un gruppo milanese, gli «Amici della casa di Ghilarza», ha compiuto in questi giorni nella nostra isola. Erano operai, sindacalisti, impiegati, amministratori comunali, intellettuali, dipendenti del Piccolo Teatro e della Scala.

Come hanno spiegato i principali organizzatori il settore Giovanni Brambilla, il direttore della Libreria Einaudi di Milano Vando Altradani, e Mimma Paulese Quercioni, nipote di Antonio Gramsci, il gruppo degli «Amici della casa Gramsci» è nato con il fine preciso di aderere alle iniziative che parlano da Ghilarza e aiutare, pubblicizzare, contribuendo in ogni possibile modo al loro successo. Si tratta di un dialogo, di un dibattito continuo, che avverrà a Milano e in Sardegna, e che parte dalla vi-

ta, dall'opera di Gramsci, da un intero periodo della storia italiana con particolare riguardo ai rapporti tra la Sardegna e il Mezzogiorno e la società industriale del Nord in modo da aprire ed affrontare problemi validi per la realtà di oggi, e non per una accademia di storiografi.

L'iniziativa degli amici milanesi — ha spiegato il compagno professor Girolamo Sòglio, docente di storia del Risorgimento alla Università di Cagliari, ricevendo gli ospiti assieme ad una delegazione dell'ateneo di Cagliari — è importante non solo per noi sardi, ma anche per i lavoratori e l'intero movimento democratico italiano. Essa dimostra che, attraverso l'interpretazione gramsciana della questione meridionale, si può raggiungere un'unità concreta fra Nord e Sud per avviare nel Paese le necessarie riforme di struttura ed applicare, nel profondo, i principi ideali e politici sanciti nella Costituzione nata dalla Resistenza antifascista.

Il dialogo — che ha avuto come punto di riferimento la lotta dei lavoratori sia nel Settennario che del Mezzogiorno — è stato assai vivace. Fra gli altri, vi han-

no partecipato: il dott. Valenti, responsabile dell'ufficio relazioni pubbliche della Scala; in rappresentanza del Piccolo Teatro, Sorelli; Manlio Pirota, segretario della Camera dei Lavoratori di Cagliari; Luigi Guermandi, che fu un «fenicottero», cioè un addeito ai collegamenti fra le organizzazioni del partito nel primo periodo di clandestinità, e che conobbe Gramsci; una delegazione di giovani del Circolo d.c. «Achille Grandi» della Brianza; le delegazioni del Pci, del Psi, e della Dc dei comuni di Sesto S. Giovanni, Cinesello Balsamo, Corsico e Linate; Trulzi; il compagno socialista Giovanni Bassi, dell'Atm di Milano; Damiano Petracchi della sezione socialista della Uil.

Il viaggio in Sardegna — a cui hanno aderito il presidente della Regione lombarda dott. Bassetti, il regista Giorgio Strehler, Paolo Grassi, l'assessore alla Cultura, Fontana — è stato per gli operai e gli intellettuali che vi hanno preso parte, una presa di contatto diretta con il mondo dove Gramsci ha trascorso l'infanzia e la prima giovinezza. Non solo a Ghilarza i visitatori hanno cercato le tracce di ciò che Gramsci a-

vera raccontato nelle Lettere dal carcere, ma nel commovente incontro con la sorella Teresina, nelle strade di Cagliari, in tutta la Sardegna, ovunque sono i segni di quella particolare cultura che sempre fu presente al grande capo rivoluzionario; una cultura che, seppure maturata a contatto con il mondo degli operai del Nord, aveva avuto la sua forte matrice nella storia isolana, nelle vicende di lotta dei pastori, dei contadini, dei pescatori e dei minatori.

L'incontro con il mondo dei pescatori di Cabras, una imponente assemblea in un locale pubblico — raccolto l'operaio Alberto Strazzi, del consiglio di fabbrica del Corriere della Sera-periodico — ha fatto toccare con mano un modello di società che pare tratto di peso dal medioevo, con quella laguna dove ancora oggi, in pieno ventesimo secolo, il feudatario si porta via i diritti di pesca grazie a un antico editto del re di Spagna. Abbiamo visto un quadro agghiacciante, ma anche una comunità piena di forza, che acquisita consapevolezza dei propri diritti, e parla per bocca dei suoi uomini, delle sue donne, dei suoi giovani, e che dalla ribellione individuale passa,

sia pure non senza incertezze e delusioni, alla lotta politica, al movimento di massa. Un altro vivo contatto gli amici milanesi hanno avuto con i pastori di Orgosolo, nel cuore della Sardegna. Parlando nella sala del Consiglio comunale e davanti a tutta la popolazione ed al sindaco dott. Licheri, i protagonisti di tante lotte per la rinascita hanno presentato agli amici milanesi la Sardegna di oggi e di domani, la Sardegna che lotta e che vuole cambiare. Sono gli stessi uomini, donne, giovani che nei famosi «sette giorni di guerra» i pascolli riuscirono a porre efficaci condizionamenti al governo centrale sulle questioni delle eserciti militari, ora di drammatica attualità. Le popolazioni barbariche sono sempre alla testa del movimento unitario, autonomistico e profondamente democratico che si sviluppa da un capo all'altro dell'isola per aprire prospettive reali di pace e di progresso all'Italia e a tutti i Paesi del Mediterraneo. «Non è di basi per sommergibili nucleari che abbiamo bisogno, ma di opere di rinascita»: ecco cosa hanno ribadito i pastori e le popolazioni di Orgosolo; e insieme con i lavoratori e gli intellettuali milanesi hanno elet-

tato una vibrata protesta contro la decisione del governo di cedere parte del territorio nazionale, la Maddalena, ai comandi militari Usa.

Il sindaco dc, i consiglieri comunali, socialisti, democristiani e pastori, hanno ricordato che proprio Orgosolo è stato uno dei primi comuni ad aver votato all'unanimità un ordine del giorno che respinge con forza i piani del governo centrale di trasformare la Sardegna in una «santabarbara atomica», per giunta controllata dal Pentagono.

Da questo paese della Barbagia, dall'incontro finale con i rappresentanti dei partiti di sinistra, dagli intellettuali cagliaritari, avvenuto nella sala del gruppo comunista al consiglio regionale, è tenuto un convegno che coinvolge l'intera Sardegna e per tutta l'Italia: il futuro pacifico dell'isola del Mezzogiorno è nella lotta delle masse, comuniste, socialiste, cattoliche, una lotta che deve vedere insieme, affratellati da un unico ideale di rinnovamento e di pace, i contadini, i pastori, gli intellettuali del Sud, gli operai, gli intellettuali, le popolazioni antifasciste del Nord.

Giuseppe Podda