

Una storia fatta di favoritismi e di discriminazioni antidemocratiche

POLIZIA: PESA ANCORA LA TRISTE EREDITÀ DI SCELBA E TAMBRONI

Aiutati nella carriera molti ufficiali provenienti dalle polizie fasciste. Grave atteggiamento dei governi d.c. verso gli ex partigiani - La battaglia condotta dal PCI in Parlamento per una polizia democratica ed efficiente

Parlando nell'ultima riunione della direzione dc sulle «trame nere», il senatore Fanfani, forse nell'intento di scaricare sul governo le critiche severe che vengono dal Paese, ha affermato che «i vari polci pubblici non hanno finora operato una adeguata opera di prevenzione, di individuazione, di interruzione, di condanna». Fanfani ha evitato naturalmente di spiegare perché ciò è potuto accadere. Avrebbe dovuto dire, infatti, che se certi settori dell'apparato dello Stato hanno lasciato svilupparsi per anni complotti e imprese terroristiche dei fascisti, la responsabilità ricade prima di tutto sulla Dc e sui governi che hanno diretto l'Italia dal '47 ad oggi e che hanno orientato e utilizzato questo apparato prima di tutto per combattere il movimento operaio e popolare.

Il modo con cui è stata organizzata, indirizzata, utilizzata la Polizia in questo dopoguerra, è istruttivo in proposito. È una storia di discriminazione e di favoritismi, che hanno permesso alla Dc di piazzare «uomini del regime» nei posti chiave alla direzione delle forze dell'ordine, con grave danno per la loro stessa efficienza. Un esempio calzante ci viene offerto dall'atteggiamento sostenuto per anni da anni dal governo su una proposta di legge, presentata da parlamentari dc e sottoscritta da tutti i deputati dell'arco costituzionale, che dispone fra l'altro la ricostruzione di carriera durante il servizio agli ex partigiani appartenenti al Corpo delle guardie di P.S.

Il ministro dell'Interno Taviani si è opposto al voto favorevole della Camera, come si è opposto, due settimane fa, ad un emendamento sostitutivo dell'art. 7 della citata legge — presentato a

Montecitorio dal compagno on. Flamigni a nome del Pci in cui si sostiene la necessità di ricostruire la carriera per tutti gli ex partigiani in servizio, anche se limitatamente ad un grado di avanzamento, riconoscendo le attività da essi prestata nei reparti della polizia partigiana quando, in una situazione drammatica, furono incaricati di «liberare» le province del nord appena liberate, di affrontare i difficili problemi della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Il ministro Taviani — che pure ha preso parte attivamente alla lotta partigiana — si è detto disposto ad accettare l'avanzamento di grado ma solo per coloro che hanno cessato il servizio o quando, in un'occasione, ha usato le parole: non si vuole permettere l'avanzamento di grado agli ufficiali e sottufficiali ex partigiani, in servizio nella Polizia, e della milizia della strada e portuale, che saranno anche avvantaggiati nella carriera rispetto agli altri colleghi, ex partigiani compresi. Nel 1951 il governo centrista varò, su proposta dello stesso Scelba, una legge con la quale si permetteva la ricostruzione di carriera al personale della ex P.A.I. che, per godere del periodo di prigionia degli anni seguenti, al fine della stessa carriera, ed avanzare di grado, a danno ancora una volta degli ex partigiani, per i quali il governo non fa assolutamente nulla e degli altri colleghi. Ma non è tutto. Nel corso del '51 a tutti gli ufficiali provenienti dalla P.A.I. venne concesso un premio, tenendo conto del periodo di prigionia con conseguente ricostruzione di carriera. Grazie a questo provvedimento molti di quegli ufficiali potranno raggiungere rapidamente i più alti gradi e i posti chiave alla direzione della P.S. a danno degli altri, e della milizia della strada e portuale, a cui Scelba e il governo centrista scatenano uno dei più brutali attacchi contro il movimento operaio e popolare.

L'insediamento e la valorizzazione di queste forze nella forza più conseguente e combattiva. E tutti ricordano con quali conseguenze per la vita democratica del nostro Paese.

Alcuni anni più tardi, nel '55 viene varata un'altra legge per la ricostruzione di carriera agli ex appartenenti alla milizia fascista della strada e portuale. A questa legge farà seguito l'approvazione di un provvedimento presentato da Tambroni e divenuto norma di legge nel febbraio del '63 con cui tutti coloro vengono considerati in servizio a partire dall'8 settembre 1943 (sei anni regali) anche agli effetti della «anzianità» e del grado. Nel provvedimento sono compresi anche coloro che avevano fatto parte della repubblica di Salò, alcuni dei quali hanno ancora oggi posti delicati di responsabilità nella polizia.

Sappiamo bene che molti ufficiali, sottufficiali e agenti della P.S., provenienti dalla P.A.I. e dalla milizia fascista, si sono comportati bene ed hanno compiuto e compiono il proprio dovere al servizio dello Stato democratico. Tuttavia il problema di fondo — quello del modo in cui sono stati ricostruiti e orientati i servizi di polizia nel nostro Paese — resta in tutta la sua gravità. E il Parlamento ha il dovere — lo faceva rilevare recentemente alla Camera il compagno Flamigni — di assicurare un provvedimento che renda giustizia a chi ha servito l'Italia nelle file della Resistenza prima e in quelle della Polizia poi, per la ricostruzione democratica del nostro Paese.

Oggi, di fronte all'assalto fascista alle istituzioni, sembra che si vada rendendo conto, anche fra gli stessi dirigenti della Dc, delle conseguenze cui hanno portato certi orientamenti prevalsi nella direzione di taluni settori dell'apparato statale. Si ha tuttavia l'impressione che non voglia (o non si possa) andare a fondo. Ciò che occorre è un piano di azione generale, capace di stroncare le complicità e la tolleranza recidendo le radici del banditismo fascista.

«libertà urbana»: libertà di abitare, difendere la propria salute, istruirsi, usufruire del tempo libero e, appunto, circolare in maniera corrispondente ai bisogni umani».

Certo, Bologna può affrontare come altre città europee e italiane il problema del traffico, a livello di amministrazione cittadina, ma non può certo risolverlo da sola. I problemi della congestione, o della crisi energetica, connessi all'espansione patologica delle città e della motorizzazione privata, si pongono infatti a monte, all'origine dei processi produttivi. Sono quei processi che occorre modificare, avviando le opportune, anche se gravi, conversioni.

Zangheri ha messo in evidenza che la ripresa produttiva del dopoguerra è stata condotta in larga misura sotto il segno della diffusione e l'uso di massa dell'auto privata, ciò che ha lasciato la traccia di pesanti distorsioni nel tessuto urbano e nella stessa economia delle nazioni». In Italia il risultato di tale politica è il pauroso ritardo del trasporto pubblico su quello di altri paesi. I passeggeri trasportati in ferrovia sono cresciuti in 20 anni del 50 per cento, ma quelli in auto del 1.800 per cento; in dieci anni le autostrade sono quadruplicate, le strade cresciute di una volta e mezzo, mentre le ferrovie sono rimaste stazionarie. La crisi passeggeri ha messo a nudo tutto un sistema produttivo basato per troppo tempo sul basso costo dell'energia, e ora che quello dei valori immobiliari, delle rendite urbane — che ha posto le città al servizio della speculazione. Se per la speculazione sulle aree e sugli edifici urbani non sarà stroncata alle radici, «è vano sperare di risolvere i problemi del traffico cittadino».

Sono state quindi presentate tre relazioni introduttive e precisamente da André Chaudiers, delegato generale aggiunto della Federazione mondiale delle città gemellate, che ha soprattutto illustrato i problemi del traffico e dell'occupazione del suolo da parte del centro storico, da metropoli parigina; da Michel Barbier, ingegnere capo aggiunto dei trasporti pubblici di Parigi (RATP), che si è soffermato sulla possibilità di un breve termine delle condizioni di spostamento e sulla pianificazione a medio e lungo termine del trasporto nelle città; e Guglielmo Zambin, ingegnere urbanista, docente di economia all'università di Venezia, che ha svolto una serrata requisitoria sulla politica autostradale italiana.

Da queste relazioni sono uscite le prime indicazioni sulle misure prese per alleggerire la congestione nelle gran-



Viale del Pollicino a Roma nell'ora di punta di una qualsiasi giornata di pioggia

Esperti di quattro continenti riuniti a Bologna

SI STUDIA UNA DIFESA CONTRO LA CONGESTIONE DA TRAFFICO

L'uso di massa del mezzo privato e la degradazione dei trasporti pubblici hanno creato problemi che minacciano il modo di vivere della gente — Necessità di un piano di conversioni industriali e di una lotta a fondo contro la speculazione sulle aree urbane

Dal nostro inviato

BOLAGNA, 10.

Alla presenza di 500 delegati provenienti da numerose città dell'Europa, dell'Asia, Africa e America del nord, si è aperta oggi nel palazzo del podestà di Bologna, la Conferenza mondiale sul traffico urbano delle città gemellate, città unite, per esaminare tutti quei gravi problemi che concernono la stessa qualità della vita nelle città. L'inurbamento, la crescita e l'estensione delle città, è fenomeno pressoché universale. La popolazione mondiale, che nel 1950 si addensava per il 32 per cento nelle città, si avvia a raddoppiare, diventerà cioè il 60 per cento nel Duemila, cioè fra poco più di due decenni (con la popolazione globale che nello stesso periodo passerà da tre miliardi a sette miliardi di uomini).

Ma l'avvento dell'auto il suo uso di massa, la degradazione dei mezzi pubblici e la speculazione sui suoli, hanno portato sede più degna di questi cambiamenti nel tessuto urbano, producendo quei fenomeni che rischiano di portare le città alla paralisi, al soffocamento.

«Questa conferenza», come testimonia che i Comuni di numerose città del mondo vogliono prendere nelle loro mani il loro destino, perché vuol essere più attenti alla qualità urbana, che caratterizza la nostra epoca, cessi di svilupparsi in maniera anarchica e selvaggia», così ha detto Jean-Marie Bressard, delegato generale della Federazione Mondiale des Villes Jumelées-Cités Unies (FMVJ) nell'allocuzione che ha dato il via ai lavori.

Lo stesso Bressard ha sottolineato, che nessun'altra città come Bologna poteva essere sede più degna di questa conferenza. Bologna infatti è la città che sta operando per far coesistere almeno tre tipi di civiltà: l'antica, con le sue vestigia all'interno e del centro medioevale, coi suoi vecchi quartieri e i suoi monumenti storici; e la moderna con le sue esigenze di una rapida espansione industriale. I fatti Bologna non c'è all'avanguardia come amministrazione che, con un'opera di vasto risanamento conservativo del centro storico, con un massiccio rilancio dei trasporti pubblici, con una vasta isola pedonale, che ha sottratto i suoi più insigni monumenti ai guasti delle auto, ha dimostrato che è possibile arrestare in parte i processi degenerativi del vivere urbano.

La seduta era iniziata con l'indirizzo di saluto pronunciato dal sindaco Renato Zangheri, che ha posto anzitutto un problema di libertà: «La libertà all'interno e del centro città — ha detto Zangheri — rappresenta una delle garanzie indispensabili perché i cittadini possano fruire delle

tre gruppi di lavoro, che affronteranno separatamente il tema della conferenza da diversi lati, tecnico, economico e giuridico.

All'inizio della seduta, su invito del presidente, era stato osservato un minuto di silenzio in onore dei caduti per la bomba fascista di Brescia e per tutti coloro che nel mondo lottano per il progresso e la pace. Indirizzi di saluto erano stati portati anche da Antonio Marzotto, della Federazione nazionale dei trasporti pubblici e da Azzolini dell'Accademia delle Scienze. La conclusione della conferenza è prevista per mercoledì pomeriggio; sarà letto un documento che sarà denominato «Dichiarazione di Bologna».

Romolo Galimberti

«libertà urbana»: libertà di abitare, difendere la propria salute, istruirsi, usufruire del tempo libero e, appunto, circolare in maniera corrispondente ai bisogni umani».

Certo, Bologna può affrontare come altre città europee e italiane il problema del traffico, a livello di amministrazione cittadina, ma non può certo risolverlo da sola. I problemi della congestione, o della crisi energetica, connessi all'espansione patologica delle città e della motorizzazione privata, si pongono infatti a monte, all'origine dei processi produttivi. Sono quei processi che occorre modificare, avviando le opportune, anche se gravi, conversioni.

Zangheri ha messo in evidenza che la ripresa produttiva del dopoguerra è stata condotta in larga misura sotto il segno della diffusione e l'uso di massa dell'auto privata, ciò che ha lasciato la traccia di pesanti distorsioni nel tessuto urbano e nella stessa economia delle nazioni». In Italia il risultato di tale politica è il pauroso ritardo del trasporto pubblico su quello di altri paesi. I passeggeri trasportati in ferrovia sono cresciuti in 20 anni del 50 per cento, ma quelli in auto del 1.800 per cento; in dieci anni le autostrade sono quadruplicate, le strade cresciute di una volta e mezzo, mentre le ferrovie sono rimaste stazionarie. La crisi passeggeri ha messo a nudo tutto un sistema produttivo basato per troppo tempo sul basso costo dell'energia, e ora che quello dei valori immobiliari, delle rendite urbane — che ha posto le città al servizio della speculazione. Se per la speculazione sulle aree e sugli edifici urbani non sarà stroncata alle radici, «è vano sperare di risolvere i problemi del traffico cittadino».

Sono state quindi presentate tre relazioni introduttive e precisamente da André Chaudiers, delegato generale aggiunto della Federazione mondiale delle città gemellate, che ha soprattutto illustrato i problemi del traffico e dell'occupazione del suolo da parte del centro storico, da metropoli parigina; da Michel Barbier, ingegnere capo aggiunto dei trasporti pubblici di Parigi (RATP), che si è soffermato sulla possibilità di un breve termine delle condizioni di spostamento e sulla pianificazione a medio e lungo termine del trasporto nelle città; e Guglielmo Zambin, ingegnere urbanista, docente di economia all'università di Venezia, che ha svolto una serrata requisitoria sulla politica autostradale italiana.

Da queste relazioni sono uscite le prime indicazioni sulle misure prese per alleggerire la congestione nelle gran-

tre gruppi di lavoro, che affronteranno separatamente il tema della conferenza da diversi lati, tecnico, economico e giuridico.

All'inizio della seduta, su invito del presidente, era stato osservato un minuto di silenzio in onore dei caduti per la bomba fascista di Brescia e per tutti coloro che nel mondo lottano per il progresso e la pace. Indirizzi di saluto erano stati portati anche da Antonio Marzotto, della Federazione nazionale dei trasporti pubblici e da Azzolini dell'Accademia delle Scienze. La conclusione della conferenza è prevista per mercoledì pomeriggio; sarà letto un documento che sarà denominato «Dichiarazione di Bologna».

Romolo Galimberti

Per fronteggiare le conseguenze dell'inflazione in Occidente

In Ungheria rincareranno i prodotti di base per l'industria

Le misure entreranno in vigore nel prossimo gennaio e riguardano soprattutto la metallurgia e la petrolchimica

Dal nostro corrispondente

BUDAPEST, 10.

Con il primo gennaio 1975 aumenteranno in Ungheria i prezzi alla produzione degli idrocarburi e di certi prodotti di base siderurgici, chimici e tessili. La decisione è stata presa dal Consiglio dei ministri al fine di contenere gli effetti negativi dell'inflazione galoppante nei paesi capitalistici. Contemporaneamente il governo ungherese ha deciso di ridurre la tassa sulla capacità delle aziende di produrre. Come è noto, fino ad oggi lo stato ungherese era venuto incontro ai problemi delle aziende di fronte all'aumento dei prezzi delle materie prime provenienti dai paesi non socialisti, con sovvenzioni di bilancio. Questo metodo però è terminato il 1° gennaio 1974, con l'entrata in vigore della riforma economica, quello che ha fatto uscire il bilancio tra gli uni e gli altri. Principio che per un paese caratterizzato da una economia di trasformazione come quella ungherese, il reddito nazionale è formato dal commercio estero è una oggettiva necessità. Queste misure decise dal Consiglio dei ministri tengono conto inoltre del fatto che con il 1976 ci sarà almeno per gli idrocarburi un aumento del 20 per cento; per il petrolio, invece, un aumento del 100 per cento.

Informando la stampa sull'entità e il significato di queste misure il responsabile del servizio nazionale dei prezzi Bela Csikos-Nagy ha spiegato che le misure verranno applicate in tre tempi. La prima fase prevede l'impostazione dei nuovi prezzi contemporaneamente alla tassa alle aziende. I nuovi prezzi alla produzione delle materie prime cominceranno un aumento del 100 per cento per il petrolio, del 50 per cento per il gasolio e il gas naturale per uso energetico, del 15 per cento per il carbone.

L'aumento per i prodotti siderurgici sarà dell'ordine del 10 per cento, per alcuni metalli non ferrosi varierà

dal 10 al 100 per cento e per l'alluminio in lingotti sarà del 25 per cento. Nella seconda fase si esaminerà l'impatto del nuovo prezzo delle materie prime sui prezzi dei prodotti finiti. Si prevede già che questi aumenti determineranno effetti sui prezzi alla produzione nel settore dell'abbigliamento ed una crescita del 4-5 per cento del costo dei trasporti. Per il resto si ritiene che la tassa sul capitale compenserà e in qualche caso supererà la stessa incidenza dell'aumento dei costi. E' in questa fase comunque che verrà valutata la possibilità di introdurre modificazioni al provvedimento.

Nella terza fase infine le aziende saranno autorizzate ad aumentare i prezzi al consumo se l'aumento dei costi di produzione avrà superato il 2 per cento o se i loro utili avranno subito diminuzioni di oltre il 15 per cento. In questa fase potranno anche essere modificate le tasse sulla produzione e sul commercio. Le dotazioni e le sovvenzioni statali. In nessun modo, viene precisato, dovrà verificarsi una diminuzione del tasso di profitto, ma soprattutto le misure dovranno costituire lo stimolo al miglioramento e l'efficacia della gestione. In questo senso, si aggiunge, le misure tendono ad un'elevazione del tenore di vita, tenuto conto anche degli effetti degli aumenti alla produzione sui prezzi al consumo saranno compresi in maniera da assicurare assolutamente i livelli previsti.

Guido Binbi

Ricevimento all'Ambasciata del Portogallo

Ieri sera nei giardini di villa Barberini l'ambasciatore del Portogallo Armando Martins ha offerto un ricevimento in occasione della Festa nazionale portoghese.

Al ricevimento erano presenti per il Pci i compagni Gian Carlo Pajetta, Sergio Segre e Rodolfo Mechini, nonché numerose personalità della cultura, della politica, dell'arte.

A conclusione dell'assemblea della CEI

Un duro documento dei vescovi contro i cattolici del no

Contrasto con la relazione del cardinale Poma - «Non ci sarà più spazio nelle nostre chiese per un'arida e corrusiva contestazione»

È stato reso noto ieri il documento che i 229 vescovi (su 312), riuniti a Roma dal 3 al 10 giugno, hanno approvato all'assemblea, hanno approvato al termine di vivaci dibattiti che hanno visto prevalere, ancora una volta, la linea conservatrice rispetto a quella moderata ed aperta impersonata dal presidente della CEI, card. Antonio Poma, con la sua relazione problematica mirante a far «prender atto del risultato del referendum».

I vescovi a differenza dello stesso Paolo VI che sabato mattina ricevendo aveva detto di non voler fare ancora referendum a un argomento di ormai superate polemiche», così affermano, nel loro documento dedicato quasi interamente al referendum ed «alle scelte difformi» fatte da sacerdoti e laici cattolici: «Non ci sarà più spazio, nelle nostre chiese, per un'arida e corrusiva contestazione. Dobbiamo assumere tutti insieme l'impegno di diventare costruttori di unità».

Dopo aver rilevato che «la vicenda del referendum» è stata per «la Chiesa una sofferenza esperienza e, per non pochi, causa di disorientamento», i vescovi fanno presente che «sono affiorati nella comunità ecclesiale elementi di crisi, molto complessi, che esigono diligente e paziente analisi». Ed aggiungono: «Non sarebbe esatto dire che il referendum li ha creati, ma certo li ha evidenziati e acuitizzati».

Pur «non deplorando in egual modo» i «molli cattolici che per molti anni hanno fatto una identica scelta» il 12 maggio, i vescovi osservano che «vi sono riviste, pubblicazioni e cattedre, che si dicono cattoliche, ma parlano il senso della fede del popolo di Dio». Di qui la necessità di «vigilare sui tali pubblicazioni», anche se per attenuare questo tono autoritario che lascia aperta la porta a provvedimenti repressivi si dice che la «vigilanza» va esercitata «promuovendo al tempo stesso con sincera fiducia un dialogo interno».

Il card. Poma aveva parlato di «comprensione per i gruppi spontanei giovanili» e di «una necessaria e accurata riflessione sul pluralismo nella Chiesa per verificare quali elementi possono confrontarsi con le espressioni del messaggio cristiano». Poma aveva anche esortato i vescovi ad «un'analisi per cogliere gli elementi positivi e negativi di quanto è ac-

venuto e di cui è pure necessario prendere atto».

Questa impostazione aveva incontrato consensi di molti vescovi (Bettazzi di Ivrea, Cantisan di Rossano Calabro, Cece di Aversa, Cingili di Teramo, Ferro di Reggio Calabria, Fionini di Frosinone, Gatti di Lucera, Criscuolo di Lucera, Vallinac di Col di Val d'Elisa, ecc), ma aveva provocato una dura reazione di altri vescovi (Maccari di Ancona, Fiorini di Prato, Florit di Firenze, Sirci di Genova). Quest'ultimo ha fatto, ancora una volta leva sui numerosi conservatori e sugli assenti.

Va rilevato, infatti, che, su 312 vescovi, solo 229 hanno preso parte ai lavori e di questi 10 si sono astenuti e 20 non hanno preso parte alla votazione del documento che è stato, così, approvato da soli 229 vescovi.

Non c'è dubbio che, con la azione che ha portato alla approvazione di un così chiuso documento, i conservatori (Sirci, Fiorini, Maccari, Fiorini) e i moderati (Poma) hanno creato un clima di più ambizioso obiettivo: creare le condizioni per sostituire il card. Poma alla presidenza della CEI sostituendo, al tempo stesso, quei membri del consiglio di presidenza (sono 30) che avevano rivolto, e ancora intendono rivolgere, attenzione ai fermenti del rinnovamento cattolico nel quadro di quella «riconciliazione» più vasta che secondo Paolo VI dovrebbe caratterizzare l'anno santo.

Alceste Santini

«libertà urbana»: libertà di abitare, difendere la propria salute, istruirsi, usufruire del tempo libero e, appunto, circolare in maniera corrispondente ai bisogni umani».

Certo, Bologna può affrontare come altre città europee e italiane il problema del traffico, a livello di amministrazione cittadina, ma non può certo risolverlo da sola. I problemi della congestione, o della crisi energetica, connessi all'espansione patologica delle città e della motorizzazione privata, si pongono infatti a monte, all'origine dei processi produttivi. Sono quei processi che occorre modificare, avviando le opportune, anche se gravi, conversioni.

Zangheri ha messo in evidenza che la ripresa produttiva del dopoguerra è stata condotta in larga misura sotto il segno della diffusione e l'uso di massa dell'auto privata, ciò che ha lasciato la traccia di pesanti distorsioni nel tessuto urbano e nella stessa economia delle nazioni». In Italia il risultato di tale politica è il pauroso ritardo del trasporto pubblico su quello di altri paesi. I passeggeri trasportati in ferrovia sono cresciuti in 20 anni del 50 per cento, ma quelli in auto del 1.800 per cento; in dieci anni le autostrade sono quadruplicate, le strade cresciute di una volta e mezzo, mentre le ferrovie sono rimaste stazionarie. La crisi passeggeri ha messo a nudo tutto un sistema produttivo basato per troppo tempo sul basso costo dell'energia, e ora che quello dei valori immobiliari, delle rendite urbane — che ha posto le città al servizio della speculazione. Se per la speculazione sulle aree e sugli edifici urbani non sarà stroncata alle radici, «è vano sperare di risolvere i problemi del traffico cittadino».

Sono state quindi presentate tre relazioni introduttive e precisamente da André Chaudiers, delegato generale aggiunto della Federazione mondiale delle città gemellate, che ha soprattutto illustrato i problemi del traffico e dell'occupazione del suolo da parte del centro storico, da metropoli parigina; da Michel Barbier, ingegnere capo aggiunto dei trasporti pubblici di Parigi (RATP), che si è soffermato sulla possibilità di un breve termine delle condizioni di spostamento e sulla pianificazione a medio e lungo termine del trasporto nelle città; e Guglielmo Zambin, ingegnere urbanista, docente di economia all'università di Venezia, che ha svolto una serrata requisitoria sulla politica autostradale italiana.

Da queste relazioni sono uscite le prime indicazioni sulle misure prese per alleggerire la congestione nelle gran-

Sergio Pardera

Denuncia delle madri degli studenti greci

«I nostri figli vengono torturati»

Da quattro mesi nelle mani della polizia politica i giovani che si sollevarono contro il fascismo subiscono ogni sorta di violenze

Un drammatico appello è giunto da Atene ai giornali democratici: le madri degli studenti greci arrestati per essersi opposti al regime fascista denunciano all'opinione pubblica mondiale le torture e le violenze che sono inflitte ai loro figli.

L'appello ricorda che da quattro mesi i giovani sono nelle mani della polizia fascista. Le firmatarie dell'appello hanno potuto rendersi personalmente conto della situazione dei loro figli nel corso delle poche visite nei luoghi di detenzione.

Gli studenti Guedelis Anastasios, Demetrio Tsopanidis, Stelios Orphanos sono feriti e hanno bisogno di assistenza medica immediata. Gli studenti Stephanos Panos, Demetrio Tokas e Demetrio Katsimardis sono stati sottoposti a correnti elettriche. Katsimardis è stato mantenuto legato per una settimana e gli è stato dato da mangiare una volta ogni quattro giorni. Le condizioni fisiche di Lazzaro Stathakis e Yannis Maniakis sono particolarmente allarmanti: i loro corpi sono coperti di ematomi e le loro mani rischiano di restare ancliosate a causa delle manette che hanno dovuto mantenere per due mesi. Stavros Tsikoudakis soffre di una ulcera grave e lo studente Angeliki Sotiri ha un braccio rotto. Sono stati selvaggiamente torturati gli studenti Tsikopoulos, Viassis, Tziantis, Pantakas, Kipersaris, Makri Ioanna, Diki Siperi, Ioanna Vaivani, Kallia Turaki, Zeta Zographou e Arus Aldinian.

ti sei sposato,

tra gli invitati:

la Cassa di Risparmio

Se in un momento come questo hai pensato anche alla Cassa di Risparmio è perché la Cassa di Risparmio è la banca che ti ha aiutato a risparmiare meglio, che ha partecipato e parteciperà sempre ai tuoi problemi, ai piccoli e grandi avvenimenti della tua vita. Quello che costruirai, i successi che raccoglierai saranno favoriti e incoraggiati dalla Cassa di Risparmio. Una banca sociale, cioè aperta ai tuoi problemi e alla società nella quale vivi.

le CASSE DI RISPARMIO le BANCHE DEL MONTE

al tuo servizio dove vivi e lavori