Quotidiano / Anno LIV / N. 1 (sped abb post gruppo 1/70) ★ Domenica 2 gennaio 1977 / L. 150

Le organizzazioni del PCI impegnate per il successo della campagna abbonamenti all'Unità

AI LETTORI

Anche oggi, a causa dello stato di agitazione dei lavoratori poligrafici che hanno sospeso ogni forma di prestazione straordinaria, «l'Unità» è costretta a uscire con numero di pagine e notiziario ridotti.

l'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Un articolo del leader africano Joshua Nkomo per il nostro giornale

In penultima

In dieci anni oltre 10 mila miliardi di danni

Un costo insopportabile da frane e allagamenti

Oltre un decennio è trascorso dalla prima frana verificatasi nella Valle dei Templi di Agrigento e dalle tragiche alluvioni che, nel novembre 1966, sconvolsero Firenze, Venezia, il Grossetano, il Polesine e altre province italiane. All'indomani di quei fatti, sembrò che tutti fossero divenuti consapevoli dell'esigenza di affrontare con un piano organico la grande e impegnativa opera indispensabile per porre riparo allo sfasciume idrogeologico del territorio nazionale, e per impedire che altre sciagure si abbattessero con agghiacciante frequenza sulla vita delle popolazioni e sul patrimonio — naturale, storico ed economico — del paese. Ma in questo decennio nulla o quasi è stato fatto in questo campo. Gli studi e le indicazioni circa l'opera da compiere non sono certo mancati. Proprio all'indomani delle catastrofi idrogeologiche del 1966 venne insediata la commissione De Marchi, che a conclusione di un approfondito studio valutò necessaria una spesa di diecimila miliardi (in lire di allora) da realizzare al massimo nell'arco di un trentennio. Ma le conclusioni della commissione De Marchi sono andate ad aggiungersi alle tante proposte rimaste inascoltate. In quello stesso periodo, mentre venivano accantonati i progetti per la difesa del suolo, veniva dato avvio ad opere [illegible] di scarsissima [illegible] niente affatto prioritarie [illegible] tutto inutili come alcune autostrade e come, in particolare, il traforo del Gran Sasso, che avrebbe dovuto essere la più lunga e grandiosa galleria autostradale a quattro corsie del mondo intero.

Scelte insane

Ora però ci troviamo di fronte a problemi eccezionalmente gravi e complessi, derivanti da quelle scelte insane, volute e imposte da uomini di governo e da esponenti dei grandi gruppi finanziari privati e pubblici che si sono distinti per grettezza e pigrizia mentale e per l'attaccamento a interessi meschini e deteriori. Infatti, era molto più facile e lucrosa la decisione di spendere centinaia e migliaia di miliardi in singole opere come le autostrade, piuttosto che programmare ed attuare i molteplici interventi necessari per fronteggiare il dissesto idrogeologico, per creare le condizioni della rinascita dell'agricoltura, per difendere e valorizzare il territorio nazionale. Tra l'altro in quella stessa epoca il governo provvedeva a concedere una garanzia di credito molto estesa e poi addirittura totale alle società, semiprivate o semipubbliche, concessionarie della costruzione dell'esercizio di alcune autostrade. Proprio in seguito a ciò, le società autostradali, a cominciare dalla SARA (Società autostrade romane e abruzzesi), hanno trovato molto vantaggioso realizzare i progetti più arditi e costosi. Difatti, per loro l'affare consisteva non già nel realizzare opere utili, o quanto meno in grado di ripagare il proprio costo, ma semplicemente nel gestire costruzioni per centinaia di miliardi presi a prestito, che poi avrebbero potuto non rimborsare grazie alla fideiussione concessa dallo Stato.

Ma ora, a distanza di poche settimane dalle alluvioni che hanno provocato sedici vittime a Trapani e ingenti danni in varie regioni, mentre nuove frane si abbattono sulla Valle dei Templi di Agrigento e in altre regioni della Sicilia, della Basilicata, della Calabria, provocando altri danni assai ingenti, sul sistema della finanza pubblica si abbatte la frana del dissesto finanziario delle società autostradali. Si parla di debiti praticamente inesigibili delle società autostradali per 3500 miliardi: una cifra ben superiore a quella stessa della catastrofe finanziaria dell'EGAM. (Solo la società Autostrade dell'IRI e poche altre verserebbero in una situazione non fallimentare).

E' questo un dato che non può passare sotto silenzio e sul quale è necessario un ampio e approfondito dibattito tra tutte le forze democratiche. Nell'attuale situazione di crisi dell'economia italiana non è più possibile compiere scelte che non siano ispirate al massimo rigore e che non siano realmente volte ad affrontare i problemi più rilevanti e realmente prioritari.

Le priorità del Paese

Si consideri che nel corso dell'ultimo decennio i danni provocati dalle alluvioni e dal dissesto idrogeologico sono ammontati a 10 mila, forse 12 mila miliardi di lire. Questa cifra paurosa, che non tiene conto delle perdite delle vite umane e che da una valutazione puramente monetaria dei danni provocati dalle alluvioni a causa dell'incuria e dell'insipienza delle classi dominanti del nostro paese, è stata indicata dal ministro Gullotti nel corso di una recente seduta della commissione lavori pubblici della Camera dei deputati. Lo stesso ministro Gullotti ha poi rilevato che nel complesso la situazione idrogeologica del paese risulta oggi più grave di quanto non fosse dieci anni or sono. Difatti, mentre la Valle dei Templi di Agrigento torna a franare, ben poco è stato fatto per evitare a Firenze il rischio di essere sconvolta da una alluvione simile a quella del 1966, e si è anzi giunti al punto che in alcune zone della Valle Padana quando i fiumi sono in piena sarebbe necessario far sgomberare decine di migliaia di persone, poiché altrimenti in caso di rottura degli argini non sarebbe possibile dare l'allarme in tempo utile per consentire alla gente di avere salva la vita.

E' questo un dato di più da tenere presente per valutare le vere priorità del paese. Ma paradossalmente non in queste direzioni vengono poi orientate le scarse risorse finanziarie disponibili. Il governo non ha ancora presentato in Parlamento un disegno di legge per finanziare nuovi interventi, sia pure parziali ma che abbiano un minimo di organicità, per la difesa del suolo. Frattanto, all'inizio di dicembre, è stato varato un decreto legge, che assegna nuovi mezzi per autostrade tra Roma e l'Abruzzo, compreso il traforo del Gran Sasso. Con questo disegno di legge, che è ora all'esame della Camera, il governo ha deciso da un lato lo stanziamento direttamente a carico del bilancio dello Stato della somma di 92 miliardi di lire, da prelevare dal gettito previsto a seguito dell'aumento dell'imposta sulla benzina, e, dall'altro, la concessione di nuovi prestiti per 365 miliardi da destinare al completamento, totale o parziale, dei lavori programmati.

Destinare ad un'opera pressoché inutile 92 miliardi delle entrate statali ottenute con quell'aumento del prezzo della benzina che doveva servire a ridurre il deficit del bilancio dello Stato, è un atto che contrasta nettamente con gli obbiettivi fondamentali di lotta all'inflazione, della politica economica che il governo dichiara di voler perseguire. Altrettanto può dirsi per quanto riguarda la concessione di nuovi prestiti per 365 miliardi: le modeste disponibilità creditizie che vengono negate per opere veramente prioritarie non possono essere convogliate verso impieghi non essenziali o improduttivi.

Qualcuno afferma che non si può comunque lasciare a metà delle opere già in parte costruite, poiché anche questo costituirebbe uno spreco di risorse. Pertanto, anche il traforo del Gran Sasso dovrebbe essere completato con un'ulteriore spesa di 67 miliardi, secondo la previsione di qualche mese fa, che sarà poi assai superiore se si tiene conto dell'aumento dei prezzi in atto e di probabili nuove difficoltà tecniche.

Non si nega validità agli argomenti di quanti mettono in luce lo spreco di risorse derivante dall'interruzione di lavori in corso. Mi domando però se, dovendo scegliere, ci si deve preoccupare di più dell'integrità di opere non essenziali già avviate o della difesa della Valle del Po e della salvaguardia della valle dei Templi di Agrigento con ciò che essa rappresenta per la storia dell'umanità. Mi domando inoltre se non si debba anche tenere conto dello spreco di risorse e delle catastrofi che non si potranno evitare se non ci si impegnerà ora, e non in un domani lontano, ad affrontare il problema drammatico del dissesto idrogeologico nazionale. E di affrontarlo sul serio: cioè con uno spostamento di risorse, da una destinazione ad un'altra, che non si può oggi evitare.

Eugenio Peggio

La Valle dei templi, ad Agrigento, sconvolta dalla recente frana. Anche ieri, in Sicilia, si è verificato un grosso smottamento nei pressi di Messina, mentre una nuova frana si è messa in movimento a Caltanissetta A PAGINA 4

Colloquio con G.C. Pajetta sul suo viaggio a Hanoi e Saigon

I traguardi del Vietnam riunificato

Il congresso del Partito vietnamita ha discusso obiettivi e scelte nella transizione fra le conseguenze della guerra e la costruzione del socialismo - Le differenze che rendono diversi il nord e il sud e la collocazione internazionale del Paese - Incontro con il segretario del Partito laotiano

Gian Carlo Pajetta ha guidato la delegazione del PCI al quarto congresso del Partito dei lavoratori del Vietnam, che ha preso il nome di Partito comunista al termine dell'assise, riprendendo così il partito fondato da Ho Chi Minh nel lontano 1930. [illegible] Pajetta ad Hanoi [illegible] contrando Ho Chi Minh e gli altri protagonisti della lotta di liberazione, aveva assistito con Berlinguer [illegible] Hanoi [illegible] commossa [illegible] quelle che per tanti anni sono rimaste [illegible] occhi di tutto il mondo [illegible] persona?

«Mi si deve concedere [illegible] Pietro [illegible] ricordo il Vietnam di Ho Chi Minh, l'incontro con [illegible] nostra prima delegazione [illegible] "Saigon". Ricordo l'incontro con Pham Van Dong [illegible] bombardate [illegible] nord [illegible] "Ca ira [illegible]" [illegible] congresso [illegible] Ho [illegible] Saigon [illegible] A Saigon [illegible] Via Thien [illegible] Questo [illegible]

Parlando del congresso, primo congresso del Partito del Vietnam unificato,

Dice Pajetta: «Il [illegible] congresso del [illegible] del Vietnam [illegible] I comunisti del nord e del sud hanno [illegible] nel sud abbiamo combattuto per la rivoluzione democratica nazionale [illegible] denza nazionale [illegible]

r. f.

(Segue in ultima pagina)

A Mosca

Caloroso incontro fra Bufalini e Corvalan

MOSCA, 1

Il compagno Paolo Bufalini, della segreteria del PCI, che si trova in questi giorni a Mosca ospite del PCUS per un breve soggiorno, si è incontrato con il compagno Luis Corvalan, segretario generale del Partito comunista cileno, al quale ha portato i saluti affettuosi e gli auguri dei compagni Longo e Berlinguer e di tutti i comunisti italiani. All'incontro ha partecipato anche il compagno Antonio Rubbi, membro del CC e corresponsabile della sezione esteri.

Il compagno Bufalini ha rinnovato al compagno Corvalan, ritornato libero dopo la tortura e dura prigionia nel carcere fascista, l'espressione della profonda solidarietà dei comunisti italiani per l'eroica lotta dei compagni e dei democratici cileni.

Nel corso del colloquio, improntato a uno spirito di fraterna amicizia che caratterizza i rapporti fra i due partiti, il compagno Corvalan ha espresso una [illegible] profonda riconoscenza per l'azione appassionata svolta in tutti questi anni — egli ha detto — dal PCI e dagli altri partiti democratici, da tutte le forze antifasciste, dai lavoratori, dai giovani, dagli intellettuali, dalla stragrande maggioranza del popolo italiano. Corvalan ha espresso la convinzione che questa operante solidarietà col popolo cileno continui a svolgersi con forza ed efficacia, per la liberazione di tutti i detenuti politici e per la riconquista della libertà democratica.

Alla Spagna non basta la libertà provvisoria

TRE GIORNI [illegible]

Renzo Foa

DOPO LA LIBERAZIONE DEI DIRIGENTI COMUNISTI FIDUCIA E SODDISFAZIONE A MADRID

IN ULTIMA

Cercava di recarsi in Francia quando è stato arrestato dai finanzieri

Costruttore romano preso alla frontiera con quasi tre miliardi nascosti nell'auto

Si tratta di Carlo Aloisi titolare di una grossa impresa edile, già vice presidente dell'Istituto Bancario Italiano — E' stato presidente dell'UNIRE (l'organizzazione degli allevatori dei cavalli da corsa) e dirigente dell'ippodromo delle Capannelle

E' stato fermato mentre tentava di passare la frontiera con quasi tre miliardi: Carlo Aloisi, 49 anni, grosso nome dell'edilizia romana, ex vice presidente dell'Istituto Bancario Italiano, è stato arrestato a Ventimiglia e trasportato nelle carceri di Santa Tecla, a Sanremo. L'accusa è di tentato espatrio di valuta.

Aloisi è stato fermato alla dogana, al valico autostradale giovedì scorso, ma la notizia è trapelata soltanto ora. Sull'auto il costruttore trasportava una ingente somma di danaro che si aggirerebbe (la guardia di finanza non ha fornito ancora particolari) tra i due miliardi e mezzo e i tre miliardi di lire. Alla domanda dei finanzieri Aloisi ha risposto di non aver nulla da dichiarare, ma una accurata ispezione ha permesso di scoprire la valuta. La legge prevede, quando la somma che si tenta di contrabbandare supera i cinque milioni, l'arresto immediato e il processo per direttissima.

E' la prima volta che un industriale incappa nelle maglie della dogana per aver tentato di esportare valuta personalmente, senza servirsi — come è abitudine — di «corrieri» appositamente pagati. Carlo Aloisi è un personaggio molto noto negli ambienti che «contano» della capitale. Già vice presidente dell'IBI (Istituto Bancario Italiano) uno dei più grossi istituti di credito del paese, e anche consigliere delegato della STAR (Società toscana aziende riunite). Il suo nome è conosciuto anche nel mondo degli allevatori di cavalli. E' stato per molto tempo presidente dell'UNIRE (Unione nazionale incremento razze equine) e già alla guida della società di gestione dell'ippodromo romano delle Capannelle, ma soprattutto nel campo delle costruzioni Aloisi ha esercitato la sua attività, spesso legata a operazioni di carattere speculativo, finanziario, operazioni che hanno destato voci [illegible] della capitale. Dopo essere stato vice presidente della [illegible] anni, Carlo Aloisi è attualmente amministratore unico della CEIC (Costruttori edili industriali e civili) e consigliere della «Romana Immobiliare».

In Rolls Royce da padre Eligio

Una notizia adatta questo Capodanno: il numero delle immatricolazioni di Rolls Royce nel 1976 non solo non è diminuito, ma fortemente aumentato sfiorando addirittura il raddoppio rispetto all'anno precedente. Quaranta nuove contro ventotto. Ma come quest'anno — informa un'agenzia — le prestigiose [illegible] casa britannica, che [illegible] vetture più care del mondo, ha fatto buoni affari nel nostro Paese. Ed aggiunge: «La Rolls Royce [illegible] costa circa 47 milioni [illegible] oltre 50 milioni [illegible]

Una compensazione che ci rallegra.

Nessun italiano, infatti, potrebbe avere tanto [illegible]

[illegible] di misura, non il danaro, ma — tanto per fare un esempio — il prezzo di un posto. Vediamo. Il comune mortale spende in media per un posto 1800 lire e [illegible] una utilitaria 2 milioni e [illegible] volte tanto. Un ricco, invece, se è stato previdente ed ha prenotato in tempo, la sera di Capodanno arriva con Rolls Royce, naturalmente, al castello di [illegible] Lomellina, dove il buon Padre Eligio ha organizzato una festicciola. Spende per [illegible] 1 milione contro [illegible] impegnati per l'au[illegible]. Il risultato: tanto gli costa [illegible] posto, dieci volte meno quello che ha speso il comune mortale.

Perché dunque [illegible] gridare allo scandalo? Perché [illegible] malignamente l'agenzia di stampa, che la [illegible] per indurre attraverso i registri automobilistici [illegible] proprietari delle nuove Rolls Royce e per controllare [illegible] le tasse? Certa categoria, direbbe, non riuscirà mai a capirla.

m. ca.

Migliaia di persone sotto il cupolone di plastica, per un atto di fiducia nella rinascita del Friuli

AD OSOPPO IL «CAPODANNO DELLA SPERANZA»

☐ **I RINCARI DELLE ASSICURAZIONI** per le auto sono stati severamente criticati dalla Federazione CGIL-CISL-UIL. Previsti tre tipi di polizza, secondo il decreto del governo A PAG. 4

☐ **I RAPITORI DI SARA DOMINI**, la nipote del noto industriale Geloso, sembra che non si siano ancora fatti vivi. La cifra del riscatto forse comunicata alla madre nella prima fase del rapimento A PAG. 5

Dal nostro inviato

UDINE, 1

Il capodanno della speranza a mezzanotte. Fino dalla tradizione si sono accesi i fuochi innevati dei colli. Poche fiammate rivide sopra le città morte, come Gemona, Venzone. Non certo quel tutto riverberarsi di punti luminosi che negli anni passati si seguivano di paese in paese, di valle in valle, come un dialogo festoso, ma un segno almeno di vita, di fiducia. Una ribellione all'idea di vedere nascere il 1977 su di un Friuli ridotto a cimitero.

Pochi i falò sulle colline, [illegible] Il compenso [illegible] globo luminoso di Osoppo [illegible] gigantesco [illegible] strutture metalliche e di plastica bianca [illegible] Qui la speranza di un anno migliore non ha avuto il breve bagliore di una fiammata di sterpi, ha vissuto una lunga serata nel calore di migliaia di persone. A mezzanotte, senza nessuna delle frasi convenzionali, che si pronunciano in queste occasioni, si è messa in moto una interminabile catena di strette di mano, di abbracci, di auguri. Molti si ba[illegible] piangendo, [illegible] «Un par [illegible] Friuli [illegible]».

Dopo il Natale del dolore, il capodanno della speranza. Una giornata [illegible] iniziata all'alba di ieri, quando si sono messe in attività le cucine gestite da volontari dell'Azienda comunale ASNU di Firenze.

C'era da preparare un cenone per 1200 coperti e centinaia di altri pasti da servire.

Mario Passi

(Segue in ultima pagina)