

DALL'INTERNO E DALL'ESTERO

LA RELAZIONE DEL COMPAGNO DI VITORIO SUI DIPARTIMENTI PROFESSIONALI

La lotta delle categorie contro i trust deve essere organizzata sul piano mondiale

Le relazioni di Frachon (Francia), Zawadzki (Polonia) e Wickremasinghe (India) sulla passione della F. S. M. per la difesa degli interessi economici e sociali dei lavoratori

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

MILANO. 5 — Il Congresso è passato stamattina al terzo punto dell'ordine del giorno: «Azione della F.S.M. e dei suoi dipartimenti affiliati per la difesa degli interessi economici e sociali dei lavoratori».

Questo argomento — sul quale sono stati relatori Benoit Frachon (Francia), Zawadzki (Polonia) e Wickremasinghe (India) — permette al congresso di toccare nei particolari e quindi approfondire l'esame delle condizioni economiche e sociali dei vari paesi affiliati, e di trarre da essi una linea di condotta che può essere applicata a proposito delle relazioni precedenti, non era ancora stato svolto in tutta la completezza del suo significato.

Sulla situazione nei paesi capitalisti ha parlato per primo Benoit Frachon. Egli è naturalmente riferito alle risoluzioni adottate a Londra e a Parigi nel '45 che costituiscono tuttora la fondazione del programma economico sociale della F.S.M. e del suo controllo contenuto in un grosso documento consegnato a parte ai singoli delegati. Frachon ha così sintetizzato l'attuale situazione nei paesi capitalisti: salari reali sensibilmente bassi; profitti capitalisti enormemente accresciuti in corrispondenza con la crisi; un livello di vita delle masse lavoratrici; politica espansionista dei monopoli americani che pesa costantemente sui paesi in via di sviluppo; Stati capitalisti spingendosi a far ricorso alle lavorazioni di guerra; corrispondente sacrificio delle classi sociali e dei lavoratori; degli alloggi e insostenibilità di vere assicurazioni sociali; incremento continuo della disoccupazione senza mezzi adeguati di difesa né di sollievo; discriminazioni razziali e persecuzioni contro gli operai immigrati (soprattutto in Francia); diminuzione di salario tra uomini e donne.

Gli scoppi inglesi

Tuttavia la classe operaia non appare sfasciata. I recenti scoppi negli Stati Uniti, in Francia, in Italia e in Inghilterra hanno fatto scendere le lavorazioni di guerra a milioni di lavoratori. Caratteristici i grandi scoppi inglesi per la ampiezza sempre maggiore che li investe e per l'opposizione dei dirigenti sindacali di destra. Ed è un elemento di fatto che i lavoratori possono ora contare sulla solidarietà internazionale economica e sociale siano ostacolate proprio da quei dirigenti che hanno cercato di coartare il movimento. Frachon, applauditissimo, ha fatto seguito il polacco Zawadzki il quale ha esaminato le grandi conquiste ottenute dai movimenti sindacali nei paesi di democrazia popolare.

I fattori fondamentali di tali conquiste sono: la lotta dei lavoratori capitalisti e le grandi riforme di struttura per non dire della grande rivoluzione culturale che è in atto in questi paesi. L'unità della classe operaia è pienamente realizzata e i sindacati che ne sono l'espressione godono di piena libertà e autonomia.

Sindacati e Stato esiste un rapporto di appoggio reciproco che torna a tutto vantaggio del regime di democrazia popolare. Questo è stato anche il caso di Polonia, dove è nato per iniziativa di un minatore, certo Patrowski, nel 1947 e si è sviluppato in un movimento di emulazione sul lavoro. In Polonia esso è nato per iniziativa di un minatore, certo Patrowski, nel 1947 e si è sviluppato in un movimento di emulazione sul lavoro.

Zawadzki ha dimostrato quindi, come alla fine della relazione, che i lavoratori in questi paesi sulla via della ricostruzione abbiano permesso di migliorare sensibilmente il livello di vita delle masse lavoratrici, accrescendo i salari, abolendo la disoccupazione, aumentando le misure di sicurezza e di igiene, migliorando la situazione economica e sociale, organizzando l'assistenza all'infanzia, lo studio, gli sport, i circoli ricreativi e le vacanze.

La lotta per l'indipendenza e per la sua drammaticità e per l'ampiezza delle prospettive che da essa si prospettano nel futuro, la situazione di questi paesi è una delle più interessanti questioni del Congresso. Il tono crescente delle lotte condotte dai lavoratori per l'indipendenza economica e politica dei paesi coloniali il risveglio generale dei popoli, oppressi avvenuti in questo dopoguerra e le loro aspirazioni alla democrazia imperiale del capitalismo internazionale sono le grandi linee del rapporto Wickremasinghe.

Il fronte di liberazione dei popoli coloniali, la carta che gli imperialisti stanno giocando attualmente per salvare i propri profitti è una carta che si gioca in Asia) dallo sfruttamento diretto a quello indiretto, dando il potere alla borghesia locale. Questo non può che essere il risultato delle lotte che si gettano sempre più attivamente nella lotta fronteggiando il terrorismo in modo sempre più consistente e organizzato. La diminuzione imperialista sta volgendo al termine in Cina, nel Vietnam, nell'Indonesia e anche in India, in Malesia, in Birmania e nei territori africani, ma la lotta sarà molto aspra. «Dobbiamo prevedere repressioni sempre più dure», ha concluso il relatore.

La lotta per l'indipendenza e per la sua drammaticità e per l'ampiezza delle prospettive che da essa si prospettano nel futuro, la situazione di questi paesi è una delle più interessanti questioni del Congresso. Il tono crescente delle lotte condotte dai lavoratori per l'indipendenza economica e politica dei paesi coloniali il risveglio generale dei popoli, oppressi avvenuti in questo dopoguerra e le loro aspirazioni alla democrazia imperiale del capitalismo internazionale sono le grandi linee del rapporto Wickremasinghe.

Il fronte di liberazione dei popoli coloniali, la carta che gli imperialisti stanno giocando attualmente per salvare i propri profitti è una carta che si gioca in Asia) dallo sfruttamento diretto a quello indiretto, dando il potere alla borghesia locale. Questo non può che essere il risultato delle lotte che si gettano sempre più attivamente nella lotta fronteggiando il terrorismo in modo sempre più consistente e organizzato. La diminuzione imperialista sta volgendo al termine in Cina, nel Vietnam, nell'Indonesia e anche in India, in Malesia, in Birmania e nei territori africani, ma la lotta sarà molto aspra. «Dobbiamo prevedere repressioni sempre più dure», ha concluso il relatore.

La lotta per l'indipendenza e per la sua drammaticità e per l'ampiezza delle prospettive che da essa si prospettano nel futuro, la situazione di questi paesi è una delle più interessanti questioni del Congresso. Il tono crescente delle lotte condotte dai lavoratori per l'indipendenza economica e politica dei paesi coloniali il risveglio generale dei popoli, oppressi avvenuti in questo dopoguerra e le loro aspirazioni alla democrazia imperiale del capitalismo internazionale sono le grandi linee del rapporto Wickremasinghe.

Il fronte di liberazione dei popoli coloniali, la carta che gli imperialisti stanno giocando attualmente per salvare i propri profitti è una carta che si gioca in Asia) dallo sfruttamento diretto a quello indiretto, dando il potere alla borghesia locale. Questo non può che essere il risultato delle lotte che si gettano sempre più attivamente nella lotta fronteggiando il terrorismo in modo sempre più consistente e organizzato. La diminuzione imperialista sta volgendo al termine in Cina, nel Vietnam, nell'Indonesia e anche in India, in Malesia, in Birmania e nei territori africani, ma la lotta sarà molto aspra. «Dobbiamo prevedere repressioni sempre più dure», ha concluso il relatore.

La lotta per l'indipendenza e per la sua drammaticità e per l'ampiezza delle prospettive che da essa si prospettano nel futuro, la situazione di questi paesi è una delle più interessanti questioni del Congresso. Il tono crescente delle lotte condotte dai lavoratori per l'indipendenza economica e politica dei paesi coloniali il risveglio generale dei popoli, oppressi avvenuti in questo dopoguerra e le loro aspirazioni alla democrazia imperiale del capitalismo internazionale sono le grandi linee del rapporto Wickremasinghe.

Il fronte di liberazione dei popoli coloniali, la carta che gli imperialisti stanno giocando attualmente per salvare i propri profitti è una carta che si gioca in Asia) dallo sfruttamento diretto a quello indiretto, dando il potere alla borghesia locale. Questo non può che essere il risultato delle lotte che si gettano sempre più attivamente nella lotta fronteggiando il terrorismo in modo sempre più consistente e organizzato. La diminuzione imperialista sta volgendo al termine in Cina, nel Vietnam, nell'Indonesia e anche in India, in Malesia, in Birmania e nei territori africani, ma la lotta sarà molto aspra. «Dobbiamo prevedere repressioni sempre più dure», ha concluso il relatore.

La lotta per l'indipendenza e per la sua drammaticità e per l'ampiezza delle prospettive che da essa si prospettano nel futuro, la situazione di questi paesi è una delle più interessanti questioni del Congresso. Il tono crescente delle lotte condotte dai lavoratori per l'indipendenza economica e politica dei paesi coloniali il risveglio generale dei popoli, oppressi avvenuti in questo dopoguerra e le loro aspirazioni alla democrazia imperiale del capitalismo internazionale sono le grandi linee del rapporto Wickremasinghe.

Il fronte di liberazione dei popoli coloniali, la carta che gli imperialisti stanno giocando attualmente per salvare i propri profitti è una carta che si gioca in Asia) dallo sfruttamento diretto a quello indiretto, dando il potere alla borghesia locale. Questo non può che essere il risultato delle lotte che si gettano sempre più attivamente nella lotta fronteggiando il terrorismo in modo sempre più consistente e organizzato. La diminuzione imperialista sta volgendo al termine in Cina, nel Vietnam, nell'Indonesia e anche in India, in Malesia, in Birmania e nei territori africani, ma la lotta sarà molto aspra. «Dobbiamo prevedere repressioni sempre più dure», ha concluso il relatore.

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

lavoratori dalla F.S.M. sfruttando motivi demagogici di politica generale. Sarà per loro più difficile nei confronti dei dipartimenti professionali impedire ai lavoratori di coordinarsi e di lottare per motivi economici comuni. A questo punto Di Vittorio ha illustrato la sua tesi con l'esempio dello sciopero dei marittimi canadesi. Essi non hanno potuto impedire che gli armatori canadesi facessero navigare un certo numero di navi utilizzando i crumiri del mare. Tre di questi navi sono infatti giunte nei porti italiani ed altre in quelli inglesi. Ebbene la centrale sindacale del Canada, staccata dalla F.S.M. per opera dei dirigenti, in questa oc-

ALLO SCOPPIO DEL BILANCO

IL DISCORSO DI FERRARI AL SENATO SUI TRASPORTI

Gravi aumenti delle tariffe ferroviarie paralizzano l'attività economica del Paese

Dimitrov commemorato dal compagno Terracini - Ferrari denuncia l'acquiescenza dello Stato alle richieste delle società concessionarie

La seduta di ieri al Senato si è aperta alle 10 con la commossa evocazione della grande figura di Giorgio Dimitrov fatta dal compagno TERRACINI.

«Si è permesso in quest'aula — ha detto il senatore comunista — di studiare uomini per i quali è stato tolto il nome della libertà contro il fascismo, di commemorare uno dei più alti, dei più luminosi combattenti antifascisti dell'umanità».

«È difficile — prosegue Terracini — separare la storia dei popoli: c'è una lotta per l'intera umanità, il resto dell'umanità. Il Presidente del Consiglio della Repubblica Popolare di Bulgaria è stato fra coloro che con la sua lotta e con gli altri popoli del mondo nell'epoca più buia della dittatura fascista, quando pareva che il fascismo si fosse impadronito di quasi tutti i paesi».

Il popolo italiano — termina Terracini — che non ha dimenticato i paroli di unità, di inclemente, di esempio lanciato da Dimitrov e che di queste parole ha fatto tesoro nella lotta contro il fascismo non può non condividere il cordoglio del popolo bulgare che piange la perdita del suo grande figlio (c'è unanime applauso a sinistra).

Alle 17 si è iniziata la discussione sul bilancio dei trasporti e dopo un intervento del saragatiano ROCCO ha preso la parola il compagno FERRARI il quale dopo aver rilevato la insufficienza di alcuni fra i principali stanziamenti di bilancio per i rinnovamenti del patrimonio, 2 miliardi e mezzo per lavori di miglioramento, 57 miliardi (13 meno dell'anno scorso) quantunque lo stesso consuntivo fosse già stato approvato, ha detto che una ulteriore contrazione produrranno gli aumenti di tariffe ferroviarie, ultimo prelievo di 10 miliardi su un bilancio di 57 miliardi quando era Ministro: nessuna notizia, infine, sul prestito di 25 miliardi lanciato per la elettrificazione delle linee quantunque anche questo progetto fosse già stato approvato e firmato dal Presidente della Repubblica nel maggio del 1947.

A questo punto l'oratore affronta le questioni di fondo del bilancio in primo luogo i trasporti in concessione. La situazione in questo settore è disastrosa. Le parecchie ditte di società concessionarie che hanno preso in gestione le linee ferroviarie hanno con lo stato delle convenzioni che le mettono in grado di incassare miliardi senza muovere un dito per rinnovare gli impianti, migliorarne i servizi, e antidiutivi servizi.

«Non si tratta di crisi del trasporto — esclama il compagno Ferrari — ma di una crisi di sistema e di sistema, che non può evidentemente essere risolta con la «revisione» delle concessioni, ma solo colla loro abolizione e con l'assunzione della gestione da parte dello Stato. Esattamente il contrario di quanto fa e ha in programma di fare il Ministro delle Ferrovie, il ministro De Michelis. Il bilancio delle ferrovie che ha un deficit dichiarato di 27 miliardi. Per il risanamento di questa passività, la propaganda sovietica ha fatto due punti: diminuzione delle spese per il personale e aumento delle tariffe.

Il ministro Corbellini ha scritto recentemente che le spese per il personale rappresentano il 54 per cento del bilancio dei Trasporti, inviando la Compagnie ferroviarie americane dove questa percentuale è del 31 per cento. Ma Corbellini non tiene conto che in Italia è passata la guerra, che il 60 per cento del personale ferroviario è di antica data, che il 40 per cento è di nuova assunzione, che il 48 per cento delle tariffe sono aumentate del 77,7 per cento e per il combustibile 74,4 volte!

La pretesa del ministro di risanare il bilancio dei trasporti attraverso l'aumento indiscriminato delle tariffe che ha sollevato dubbi e perplessità anche in ambienti vicini al governo ha provocato una grave contestazione del ministro, al quale secondo i dati ufficiali del Ministero — nel periodo febbraio-maggio 1948 il traffico raggiungeva 6.878 milioni di viaggiatori-chilometro mentre nel corrispondente periodo di quest'anno (i primi aumenti sono andati in vigore il 10 febbraio) il traffico è stato di 6.253 milioni, viaggiatori-chilometro, e ciò, sebbene quest'anno l'affluenza di viaggiatori alla Fiera di Milano sia stata enormemente superiore agli scorsi anni. Ha da prevedere dunque che una ulteriore contrazione produrranno gli aumenti di tariffe che — Ferrari sottolinea — sono in parte destinati a finanziare i lavori di miglioramento delle linee ferroviarie, ultimo prelievo di 10 miliardi su un bilancio di 57 miliardi quando era Ministro: nessuna notizia, infine, sul prestito di 25 miliardi lanciato per la elettrificazione delle linee quantunque anche questo progetto fosse già stato approvato e firmato dal Presidente della Repubblica nel maggio del 1947.

A questo punto l'oratore affronta le questioni di fondo del bilancio in primo luogo i trasporti in concessione. La situazione in questo settore è disastrosa. Le parecchie ditte di società concessionarie che hanno preso in gestione le linee ferroviarie hanno con lo stato delle convenzioni che le mettono in grado di incassare miliardi senza muovere un dito per rinnovare gli impianti, migliorarne i servizi, e antidiutivi servizi.

«Non si tratta di crisi del trasporto — esclama il compagno Ferrari — ma di una crisi di sistema e di sistema, che non può evidentemente essere risolta con la «revisione» delle concessioni, ma solo colla loro abolizione e con l'assunzione della gestione da parte dello Stato. Esattamente il contrario di quanto fa e ha in programma di fare il Ministro delle Ferrovie, il ministro De Michelis. Il bilancio delle ferrovie che ha un deficit dichiarato di 27 miliardi. Per il risanamento di questa passività, la propaganda sovietica ha fatto due punti: diminuzione delle spese per il personale e aumento delle tariffe.

Il ministro Corbellini ha scritto recentemente che le spese per il personale rappresentano il 54 per cento del bilancio dei Trasporti, inviando la Compagnie ferroviarie americane dove questa percentuale è del 31 per cento. Ma Corbellini non tiene conto che in Italia è passata la guerra, che il 60 per cento del personale ferroviario è di antica data, che il 40 per cento è di nuova assunzione, che il 48 per cento delle tariffe sono aumentate del 77,7 per cento e per il combustibile 74,4 volte!

La pretesa del ministro di risanare il bilancio dei trasporti attraverso l'aumento indiscriminato delle tariffe che ha sollevato dubbi e perplessità anche in ambienti vicini al governo ha provocato una grave contestazione del ministro, al quale secondo i dati ufficiali del Ministero — nel periodo febbraio-maggio 1948 il traffico raggiungeva 6.878 milioni di viaggiatori-chilometro mentre nel corrispondente periodo di quest'anno (i primi aumenti sono andati in vigore il 10 febbraio) il traffico è stato di 6.253 milioni, viaggiatori-chilometro, e ciò, sebbene quest'anno l'affluenza di viaggiatori alla Fiera di Milano sia stata enormemente superiore agli scorsi anni. Ha da prevedere dunque che una ulteriore contrazione produrranno gli aumenti di tariffe che — Ferrari sottolinea — sono in parte destinati a finanziare i lavori di miglioramento delle linee ferroviarie, ultimo prelievo di 10 miliardi su un bilancio di 57 miliardi quando era Ministro: nessuna notizia, infine, sul prestito di 25 miliardi lanciato per la elettrificazione delle linee quantunque anche questo progetto fosse già stato approvato e firmato dal Presidente della Repubblica nel maggio del 1947.

A questo punto l'oratore affronta le questioni di fondo del bilancio in primo luogo i trasporti in concessione. La situazione in questo settore è disastrosa. Le parecchie ditte di società concessionarie che hanno preso in gestione le linee ferroviarie hanno con lo stato delle convenzioni che le mettono in grado di incassare miliardi senza muovere un dito per rinnovare gli impianti, migliorarne i servizi, e antidiutivi servizi.

«Non si tratta di crisi del trasporto — esclama il compagno Ferrari — ma di una crisi di sistema e di sistema, che non può evidentemente essere risolta con la «revisione» delle concessioni, ma solo colla loro abolizione e con l'assunzione della gestione da parte dello Stato. Esattamente il contrario di quanto fa e ha in programma di fare il Ministro delle Ferrovie, il ministro De Michelis. Il bilancio delle ferrovie che ha un deficit dichiarato di 27 miliardi. Per il risanamento di questa passività, la propaganda sovietica ha fatto due punti: diminuzione delle spese per il personale e aumento delle tariffe.

Il ministro Corbellini ha scritto recentemente che le spese per il personale rappresentano il 54 per cento del bilancio dei Trasporti, inviando la Compagnie ferroviarie americane dove questa percentuale è del 31 per cento. Ma Corbellini non tiene conto che in Italia è passata la guerra, che il 60 per cento del personale ferroviario è di antica data, che il 40 per cento è di nuova assunzione, che il 48 per cento delle tariffe sono aumentate del 77,7 per cento e per il combustibile 74,4 volte!

La pretesa del ministro di risanare il bilancio dei trasporti attraverso l'aumento indiscriminato delle tariffe che ha sollevato dubbi e perplessità anche in ambienti vicini al governo ha provocato una grave contestazione del ministro, al quale secondo i dati ufficiali del Ministero — nel periodo febbraio-maggio 1948 il traffico raggiungeva 6.878 milioni di viaggiatori-chilometro mentre nel corrispondente periodo di quest'anno (i primi aumenti sono andati in vigore il 10 febbraio) il traffico è stato di 6.253 milioni, viaggiatori-chilometro, e ciò, sebbene quest'anno l'affluenza di viaggiatori alla Fiera di Milano sia stata enormemente superiore agli scorsi anni. Ha da prevedere dunque che una ulteriore contrazione produrranno gli aumenti di tariffe che — Ferrari sottolinea — sono in parte destinati a finanziare i lavori di miglioramento delle linee ferroviarie, ultimo prelievo di 10 miliardi su un bilancio di 57 miliardi quando era Ministro: nessuna notizia, infine, sul prestito di 25 miliardi lanciato per la elettrificazione delle linee quantunque anche questo progetto fosse già stato approvato e firmato dal Presidente della Repubblica nel maggio del 1947.

A questo punto l'oratore affronta le questioni di fondo del bilancio in primo luogo i trasporti in concessione. La situazione in questo settore è disastrosa. Le parecchie ditte di società concessionarie che hanno preso in gestione le linee ferroviarie hanno con lo stato delle convenzioni che le mettono in grado di incassare miliardi senza muovere un dito per rinnovare gli impianti, migliorarne i servizi, e antidiutivi servizi.

«Non si tratta di crisi del trasporto — esclama il compagno Ferrari — ma di una crisi di sistema e di sistema, che non può evidentemente essere risolta con la «revisione» delle concessioni, ma solo colla loro abolizione e con l'assunzione della gestione da parte dello Stato. Esattamente il contrario di quanto fa e ha in programma di fare il Ministro delle Ferrovie, il ministro De Michelis. Il bilancio delle ferrovie che ha un deficit dichiarato di 27 miliardi. Per il risanamento di questa passività, la propaganda sovietica ha fatto due punti: diminuzione delle spese per il personale e aumento delle tariffe.

Il ministro Corbellini ha scritto recentemente che le spese per il personale rappresentano il 54 per cento del bilancio dei Trasporti, inviando la Compagnie ferroviarie americane dove questa percentuale è del 31 per cento. Ma Corbellini non tiene conto che in Italia è passata la guerra, che il 60 per cento del personale ferroviario è di antica data, che il 40 per cento è di nuova assunzione, che il 48 per cento delle tariffe sono aumentate del 77,7 per cento e per il combustibile 74,4 volte!

La pretesa del ministro di risanare il bilancio dei trasporti attraverso l'aumento indiscriminato delle tariffe che ha sollevato dubbi e perplessità anche in ambienti vicini al governo ha provocato una grave contestazione del ministro, al quale secondo i dati ufficiali del Ministero — nel periodo febbraio-maggio 1948 il traffico raggiungeva 6.878 milioni di viaggiatori-chilometro mentre nel corrispondente periodo di quest'anno (i primi aumenti sono andati in vigore il 10 febbraio) il traffico è stato di 6.253 milioni, viaggiatori-chilometro, e ciò, sebbene quest'anno l'affluenza di viaggiatori alla Fiera di Milano sia stata enormemente superiore agli scorsi anni. Ha da prevedere dunque che una ulteriore contrazione produrranno gli aumenti di tariffe che — Ferrari sottolinea — sono in parte destinati a finanziare i lavori di miglioramento delle linee ferroviarie, ultimo prelievo di 10 miliardi su un bilancio di 57 miliardi quando era Ministro: nessuna notizia, infine, sul prestito di 25 miliardi lanciato per la elettrificazione delle linee quantunque anche questo progetto fosse già stato approvato e firmato dal Presidente della Repubblica nel maggio del 1947.

ALLO SCOPPIO DEL BILANCO

IL DISCORSO DI FERRARI AL SENATO SUI TRASPORTI

Gravi aumenti delle tariffe ferroviarie paralizzano l'attività economica del Paese

Dimitrov commemorato dal compagno Terracini - Ferrari denuncia l'acquiescenza dello Stato alle richieste delle società concessionarie

La seduta di ieri al Senato si è aperta alle 10 con la commossa evocazione della grande figura di Giorgio Dimitrov fatta dal compagno TERRACINI.

«Si è permesso in quest'aula — ha detto il senatore comunista — di studiare uomini per i quali è stato tolto il nome della libertà contro il fascismo, di commemorare uno dei più alti, dei più luminosi combattenti antifascisti dell'umanità».

«È difficile — prosegue Terracini — separare la storia dei popoli: c'è una lotta per l'intera umanità, il resto dell'umanità. Il Presidente del Consiglio della Repubblica Popolare di Bulgaria è stato fra coloro che con la sua lotta e con gli altri popoli del mondo nell'epoca più buia della dittatura fascista, quando pareva che il fascismo si fosse impadronito di quasi tutti i paesi».

Il popolo italiano — termina Terracini — che non ha dimenticato i paroli di unità, di inclemente, di esempio lanciato da Dimitrov e che di queste parole ha fatto tesoro nella lotta contro il fascismo non può non condividere il cordoglio del popolo bulgare che piange la perdita del suo grande figlio (c'è unanime applauso a sinistra).

Alle 17 si è iniziata la discussione sul bilancio dei trasporti e dopo un intervento del saragatiano ROCCO ha preso la parola il compagno FERRARI il quale dopo aver rilevato la insufficienza di alcuni fra i principali stanziamenti di bilancio per i rinnovamenti del patrimonio, 2 miliardi e mezzo per lavori di miglioramento, 57 miliardi (13 meno dell'anno scorso) quantunque lo stesso consuntivo fosse già stato approvato, ha detto che una ulteriore contrazione produrranno gli aumenti di tariffe ferroviarie, ultimo prelievo di 10 miliardi su un bilancio di 57 miliardi quando era Ministro: nessuna notizia, infine, sul prestito di 25 miliardi lanciato per la elettrificazione delle linee quantunque anche questo progetto fosse già stato approvato e firmato dal Presidente della Repubblica nel maggio del 1947.

A questo punto l'oratore affronta le questioni di fondo del bilancio in primo luogo i trasporti in concessione. La situazione in questo settore è disastrosa. Le parecchie ditte di società concessionarie che hanno preso in gestione le linee ferroviarie hanno con lo stato delle convenzioni che le mettono in grado di incassare miliardi senza muovere un dito per rinnovare gli impianti, migliorarne i servizi, e antidiutivi servizi.

«Non si tratta di crisi del trasporto — esclama il compagno Ferrari — ma di una crisi di sistema e di sistema, che non può evidentemente essere risolta con la «revisione» delle concessioni, ma solo colla loro abolizione e con l'assunzione della gestione da parte dello Stato. Esattamente il contrario di quanto fa e ha in programma di fare il Ministro delle Ferrovie, il ministro De Michelis. Il bilancio delle ferrovie che ha un deficit dichiarato di 27 miliardi. Per il risanamento di questa passività, la propaganda sovietica ha fatto due punti: diminuzione delle spese per il personale e aumento delle tariffe.

Il ministro Corbellini ha scritto recentemente che le spese per il personale rappresentano il 54 per cento del bilancio dei Trasporti, inviando la Compagnie ferroviarie americane dove questa percentuale è del 31 per cento. Ma Corbellini non tiene conto che in Italia è passata la guerra, che il 60 per cento del personale ferroviario è di antica data, che il 40 per cento è di nuova assunzione, che il 48 per cento delle tariffe sono aumentate del 77,7 per cento e per il combustibile 74,4 volte