

LO SVILUPPO INDUSTRIALE E LA PIENA OCCUPAZIONE NELLE AZIENDE DI STATO AL CENTRO DELLE LOTTE SINDACALI

Gli operai di Napoli caricati da agenti della celere mentre reclamano il rispetto dell'accordo I.R.I.

Fermato per quattro ore il segretario della C.d.L. Sciopero agli SMP e all'IMENA - Passo della CGIL

NAPOLI, 4. — I lavoratori dell'Imena a Napoli e quelli degli SMP a Pozzuoli hanno dato vita oggi a forti manifestazioni di protesta contro la violazione degli impegni assunti, in sede ministeriale, il 14 dicembre relativi alla definitiva soluzione della vertenza delle aziende IRI napoletane. Un lungo corteo, alla cui testa erano i componenti della Commissione interna, il segretario responsabile della Camera del Lavoro Silvano Leverro e Augusto Pumo, segretario della FIOM, si è mosso, verso le 10.30 dalla Camera del Lavoro. Dopo aver attraversato piazza Dante, al centro della piazzetta Spirito, dove la strada che immette nella centralissima via Roma si restringe notevolmente, il corteo veniva letteralmente assalito da tutte le parti da ingenti forze di polizia che si davano a colpire con sfollamenti, catene e calce gli operai. Un gruppo di agenti guidato da due commissari aggrediva il compagno Leverro trascinandolo violentemente su una jeep. L'operaio Stefano D'Angelo che cercava di opporsi a questa violenza veniva anche lui trascinato via.

La grave provocazione tuttavia falliva per l'alto senso di responsabilità dei lavoratori che si ricomponevano in corteo e resistendo ai numerosi tentativi della polizia che cercava di disperderli, raggiungevano la Prefettura dove si incontravano con le delegazioni di braccianti venute a Napoli nel corso dello sciopero di categoria. La notizia del fermo del segretario della C.d.L. raggiungeva gli SMP dove i lavoratori avevano attuato il momento di sciopero bianco. Operai e impiegati uscivano dalla fabbrica, recandosi in massa a Pozzuoli. Intanto la notizia raggiungeva i luoghi di lavoro. I tranvieri del deposito di San Giovanni attuavano una sospensione del lavoro, il servizio della Camera del Lavoro si bloccava e chiedevano di bloccare il servizio ove il fermo fosse stato mantenuto, delegazioni di marittimi di Torre del Greco si recavano al locale commissariato, dai depositi ferroviari partivano telegrammi di protesta, così dall'ufficio della direzione veniva inviata una raccomandata con centinaia di firme dei lavoratori interessati.

In sostanza in quali termini è oggi la situazione? L'accordo del 14 novembre stabilisce, come è noto, la continuità del servizio di lavoro e il totale reimpiego (meno i casi di totale inabilità ad ogni occupazione) delle maestranze in organico agli SMP di Pozzuoli, all'Imena di Baia e all'IMAM-Vasto di Napoli.

Da una riunione, e fu fissata una riunione per il mercoledì successivo, a 3 tempi e i modi di reimpiego delle maestranze nel massimo termine di 16 mesi; b) la programmazione, sotto la diretta responsabilità dell'IRI, di corsi aziendali per la manodopera in attesa di reimpiego allo scopo di renderla più pronta alle finalità del programma di assetto economico; c) assicurare e determinare il trattamento economico durante tale periodo. La riunione fu rinviata, su richiesta del ministro, con la speranza che, con l'andare delle eventualità, le analogie esistenti per la soluzione di problemi relativi alle aziende IRI di Genova.

In sostanza vi fu l'esplicito accordo verbale che nessun fatto nuovo sarebbe intervenuto prima di una definizione dei aspetti particolari relativi appunto al trattamento delle maestranze.

Di punto in bianco l'Imena e gli SMP vengono messe in liquidazione e si decide, unilateralmente, un trattamento salariale che offende i diritti e le elementari esigenze di migliaia e migliaia di operai e di impiegati. Le quote salariali per i quattro quadri-mestri di "sospensione" sarebbero coteguate infatti su 40 e non su 48 ore settimanali, sarebbero ridotti gli assegni familiari e la continuità del servizio viene respinta la media di cottimo percepita negli ultimi tre mesi di occupazione.

Frattanto si ha notizia che a Roma la CGIL, assieme ai rappresentanti della C.d.L. di Napoli ha esaminato la situazione. Un primo contatto

La politica dell'I.R.I. e dell'E.N.I. all'esame del direttivo della CGIL

Il rapporto del compagno Foa — Le due linee dell'industria di Stato

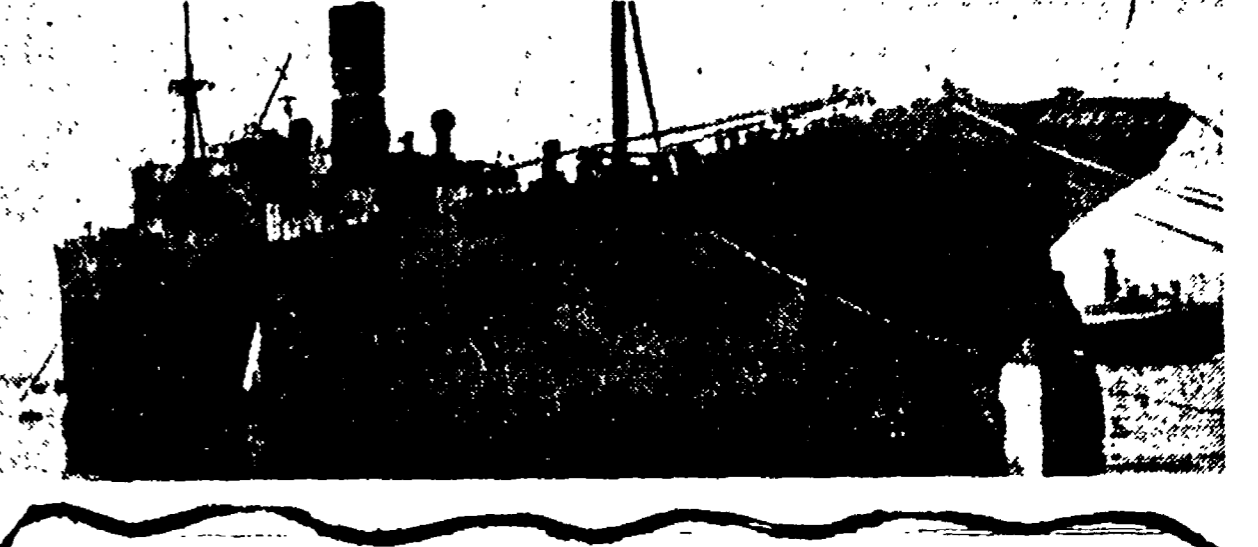
Il punto sulla situazione esistente nelle aziende a partecipazione statale e sulle prospettive di sviluppo della industria di Stato è stato fatto alla riunione del Comitato direttivo della CGIL. Il rapporto introduttivo è stato svolto dal segretario confederale onorevole Vittorio Foa.

Egli è partito da una valutazione del recente accordo per le aziende IRI napoletane. L'accordo costituisce un grosso successo di fatto ed il diritto perché sancisce la contrattazione del rapporto di impiego e l'impegno ad uno sviluppo aziendale nel quadro di uno sviluppo economico più generale. Aver rotto il principio di discrezionalità padronale nella determinazione del livello di occupazione e delle scelte produttive ha naturalmente potuto dire lo scatenamento di una offensiva da parte della destra economica, accompagnata dall'ostilità delle direzioni aziendali IRI. Compiuto immediato del movimento sindacale — ha detto Foa — è quello di allargare e consolidare il successo di Napoli, così da respingere tutti i tentativi di subire l'accordo. Questo vuol dire rompere anche all'I.R.I. il principio di discrezionalità padronale, vuol

dire portare avanti la industrializzazione partendo dalle condizioni concrete della fabbrica, dalle rivendicazioni sindacali dei lavoratori, arricchendo così il rapporto insostituibile con il movimento di Rinascente.

Foa ha quindi analizzato i contrasti che si manifestano in campo governativo sul futuro delle aziende a partecipazione. Essi non sono superficiali ma esprimono una contraddizione di fondo del capitalismo in un contesto italiano. Due linee si scontrano. Una tradizionale che contempla l'industria di Stato solo come riserva e integrazione di quella privata e l'altra che, messa in atto inizialmente dall'ENI, tende a creare un nuovo rapporto industrialmente più autonomo e dinamico in cui il legame con il monopolio privato sia più articolato ma anche più organico. E questa, del resto, una esigenza che viene da una parte stessa del capitalismo monopolistico che oltre a porre un problema di direzione della industria di Stato, tende a consolidare anche un nuovo e più organico strumento di direzione e di opposizione delle masse popolari. Per questo non è contraddittorio che la più dinamica tra queste due linee sia al tempo stesso quel-

La Dorsoduro affondata nel Pacifico per l'incoscienza di alcuni armatori



Una "carretta" destinata alla demolizione partita per Osaka con scarso equipaggio

Si tratta del "Dorsoduro" costruito trenta anni fa — La FILM-CGIL aveva chiesto l'impiego di altri marinai per rendere più sicura la navigazione

Una foto del "Dorsoduro" e la riproduzione del titolo con quale la nostra edizione di La Spezia denunciò il pericolo mortale al quale veniva esposto l'equipaggio.

La SPEZIA, 4. — La notizia dell'affondamento, al largo di Singapore, del piroscafo di 4586 tonnellate "Dorsoduro", il cui equipaggio sta per tornare in patria, ha suscitato in città viva impressione.

La "Dorsoduro", una vecchia "carretta" costruita a Glasgow nel 1929 ed appartenente al Lloyd veneziano, era partita dal nostro porto l'11 scorso per il Giappone. Già prima di arrivarci il Lloyd aveva provveduto a sostituire l'equipaggio ed era stata colpita da gravi avarie tanto che, giunta nel primo di ottobre, era stata messa in disarmo in attesa di essere demolita.

Quando la Capitaneria di porto comunicò che il "Lloyd veneziano" aveva venduto la nave ad una compagnia giapponese, la nuova decisione suscitò sorpresa ed indignazione e la FILM-CGIL intervenne per denunciare l'irresponsabilità degli armatori e delle autorità portuali chiedendo che almeno fosse garantito un equipaggio di tecnici persone in grado di assicurare una continua manutenzione in previsione dei pericoli cui andava incontro la nave attraversando l'Oceano Indiano e il Pacifico nella stagione dei monsoni. Questa richiesta non fu accolta e la nave dopo essere stata sottoposta ad interventi di cemento fu fatta partire alla scoperta del Pacifico.

La nave, che doveva navigare vuota, ha fatto invece scalo a Casablanca dove ha caricato fosta, un carico pericoloso, che nel porto di Casablanca ha sfondato le vecchie lanterne ormai rotte. Le responsabilità di questo grave incidente, che ha costato la vita a 23 lavoratori e feriti senza possibilità di attenuanti sulla "Lloyd veneziana" e sulla Capitaneria di porto di La Spezia.

Diecimila lavoratori bolognesi protestano al centro della città

Rivendicati provvedimenti contro la disoccupazione e il carovita - I trasporti urbani fermi per un'ora e mezza - Sospensioni del lavoro in numerose fabbriche

BOLOGNA, 4. — Vivaci manifestazioni hanno caratterizzato la giornata di protesta indetta dalla Camera del Lavoro. Oltre diecimila lavoratori hanno affollato piazza Garibaldi ove nella mattinata si è tenuto un comizio, mentre il lavoro è stato sospeso in numerose fabbriche. Il servizio dei trasporti urbani è stato fermato per un'ora e mezzo. Dalle 8 alle 12 gli edili hanno scioperato ed il lavoro è stato sospeso nella maggioranza delle cave e nelle aziende. Impres-

Il vostro cerchio dell'alimentazione dell'abbigliamento del commercio.

A Casalecchio di Reno hanno scioperato per varia durata di tempo le maestranze di queste fabbriche: Matelli, Stampiera emiliana, Morozzo, Barbera, Zanetti, D. Zanotti, P. SIFT, Casalecchio 1907, Nametti 1907, lavoratori della Barbera, Galotti, Braza, Cooperativa produzione e lavoro, Artigiani riuniti, Rigosi, Alberghini, A. San Lazzaro di Sivona, il solo sciopero del lavoro e dipendenti di queste officine, Sangorzi, Gri-meca, Carazza, Soga, Acem.

Jesi in sciopero contro la crisi

JESI, 4. — Tutti i lavoratori dell'industria jesina hanno preso parte ieri allo sciopero cittadino proclamato dal comitato unitario di iniziativa dei lavoratori jesini per il centro della crisi dell'economia locale. Alla SIMA, alla Gherrini, alla Pieralisi e al caserma il sciopero è riuscito al 100 per cento. Alla manifestazione hanno aderito numerosi commercianti ed artigiani.

UN MEMORIALE DEL CONSORZIO DEI MULINI SU UN NUOVO "SCANDALO NELLO SCANDALO".

Sul tavolo di Ferrari Aggradi la documentazione del furto di 8 miliardi allo Stato sulla farina POA

Le rivelazioni dell'«Espresso». - La truffa sui premi di esportazione - Falsificate le denunce di carico di decine di navi

Lo scandalo degli illeciti traffici di farina, che abbiamo ampiamente documentato nei mesi scorsi (cfr. «L'Unità» del settembre e dell'ottobre 1958) incontrando tra le autorità governative solo scetticismo e silenziosa omertà, è finalmente arrivato alla scrivania di un ministro. L'onorevole Ferrari Aggradi, titolare del dicastero dell'Agricoltura, ha ricevuto il 15 novembre un monumentale dossier, indirizzato dal Consorzio nazionale dei mulini, contenente una particolareggiata denuncia di codesti traffici (che toccano da vicino la responsabilità di taluni organi ministeriali, della presidenza della Pontificia Opera di Assistenza e di un gruppo di astuti uomini di affari).

La denuncia, della quale l'«Espresso» di questa settimana ha dato un lungo sunto, si occupa innanzi tutto della storia di codesti traffici. Come i nostri lettori ricordano, il Consorzio di Assistenza ha dato inizio a un mastodontica organizzazione per lo smercio di centinaia di migliaia di quintali di farina, affidati alla stessa POA per la distribuzione agli italiani. La farina, quantificata in certi punti nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente avviata ai centri di raccolta (che spesso sono gli stessi Consorzi agrari provinciali) e successivamente smistata alle industrie private, tra le quali ricordiamo la FIDEISA

di Bolognina, la «Grandine» di Tivoli, la «D'Apuzzo» di Napoli e centinaia di altre fabbriche, comprese alcune di cui capitale è in parte controllato dallo Stato. Poiché, però, l'immissione di gran quantità di farina nei porti italiani a spese dei governi degli Stati Uniti e stranieri, viene solitamente