

NOTIZIARIO ECONOMICO SINDACALE

La conferenza agricola di Grosseto

Positivo dibattito tra assegnatari e dirigenti dell'Ente Maremma

Nuovi rapporti tra l'Ente e i Comuni democratici

(Dal nostro inviato speciale)

GROSSETO, 1. — Alla conferenza provinciale della agricoltura svoltasi questa mattina nell'Aula Magna della scuola tecnica, è convenuto una rappresentanza pressoché completa delle organizzazioni contadine.

Eran presenti infatti i dirigenti dell'Ente Maremma, i sindaci di 14 comuni, 13 tecnici agricoli, numerosi assegnatari e piccoli proprietari oltre ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria e dell'amministrazione provinciale, organizzatrice della conferenza.

I lavori sono stati aperti dal presidente della provincia Mario Ferri. La discussione, se è stata franca e ricca di premesse per un cambiamento della situazione nelle campagne maremmane. Un assegnatario di Scansano e un coltivatore diretto di Alberese hanno portato al convegno le proprie ampie esperienze e beneficiari dei provvedimenti di una riforma agraria che non è stata giustamente individuata.

Con l'intervento dell'ing. Madrucci, capo dell'ufficio tecnico del comune democratico di Grosseto, la discussione ha investito il problema della trasformazione ambientale dell'agricoltura, con la regolamentazione organica dei fiumi, da attuarsi attraverso la chiusura di buchi per 500 milioni di metri cubi di acqua da mettere a disposizione dell'irrigazione e della bonifica di nuove zone.

Il compagno Emo Bonifazi, nel suo intervento, ha trattato i temi della redditività e delle riconcomposizioni fondiarie. Rilevato che si può parlare in modo accettabile di « riconciliazione » fondiaria soltanto in un quadro in cui tutta la terra sia in proprietà ai lavoratori. Bonifazi ha affermato che il valore economico della riforma scaturisce dalla rotta operata nel monopolio della proprietà della terra, costituendo un esempio dei benefici che l'agricoltura italiana potrebbe ricevere da una riforma agraria generale.

Sono quindi intervenuti il dottor Valmarin e il dottor Rainero dell'Ente Maremma i quali, pur facendo una difesa d'ufficio della politica del governo, hanno accettato il dialogo su alcune questioni importanti. Il dottor Valmarin ha annunciato alcuni programmi di sviluppo dell'Ente e ha detto di ritenerne giusta la richiesta che vengano instaurati nuovi rapporti di collaborazione con le amministrazioni locali, comuni e province, per rendere più efficace l'opera dell'Ente. Il dottor Rainero ha sostenuto la necessità che la programmazione, come la formazione di organismi cooperativi, proceda dal basso sulla base dell'iniziativa, della convinzione e del controllo dei contadini.

Queste enunciazioni, che aprono un capitolo nuovo nei rapporti fra le forze democratiche della Maremma gli organi della riforma, sono state riprese dall'on. Mauro Tognoni che ha sottolineato il consenso dei comunisti per queste nuove impostazioni, in quanto possono consentire un fruttuoso punto di incontro.

RENZO STEFANELLI

Unanimi a Molinella d.c. e sinistre contro agrari e monopoli

(Dalla nostra redazione)

BOLOGNA, 1. — Il coriale applauso che da ogni settore del cinema di Molinella ha salutato le ultime parole del sindaco socialdemocratico Enzo Martoni alla fine della lettura del documento conclusivo della conferenza comunale dell'agricoltura, il segno del vivo favore col quale i molinellesi hanno accolto i risultati dell'iniziativa.

Esa si è articolata su quattro relazioni preventivamente concordate fra i quattro gruppi consiliari: Chersoni (PCI); « Struttura dell'agricoltura molinellese », Forlani (DC); « Tributi e crediti », Roncarà (PSI); « Struttura monopolicistica e suoi riflessi in agricoltura », Martoni (PSDI); « Meccanizzazione e industrializzazione ». Quattro canovacci, come si vede, che inquadrono sufficientemente il vasto campo della economia agricola, che a Molinella rappresenta la fonte di vita per il 75-80 per cento della popolazione e condiziona l'attività del ceto medio, dell'artigianato e del piccolo commercio.

Cinquemila sono i lavoratori della terra, braccianti, mezzadri e piccoli proprietari, ed il valore lordo vendibile da essi prodotto nello ultimo anno è stato pari a 4

miliardi. Di questi quattro miliardi uno è stato speso in salari, mentre due sono stati assorbiti dalla rendita e dai profitti monopolistici e capitalistici. In media i lavoratori guadagnano 17 mila lire mensili, mentre sempre nel parco del trenta giorni il lavoro della produzione pro-capite è di 68 mila lire.

Non è certo sufficiente modificare la quantità della distribuzione del reddito, ha avvertito il comunista Chersoni, ma quel che non si può più rinviare è il cambiamento della struttura stessa dell'agricoltura italiana, affinché la terra sia data a chi la lavora.

Nuove e vitali strutture sono state rivendicate dal democristiano Forlani, il quale denunciando la linea discendente del reddito, ha chiesto una politica tributaria e creditizia adeguata alle necessità di una agroindustria moderna. Il socialista Roncarà ha documentato efficacemente l'infusso deleterio del monopolio, mentre affatto contestato dal governo, tante volte dal « Piano verde » che sembra più apparire uno strumento classista. Lotta al monopolio e riforma agraria: questo è ciò che bisogna attuare, egli ha detto, unendo tutte le forze democratiche e contadine.

Il sindaco di Molinella da parte sua ha affermato che la convergenza delle forze più sane deve andare oltre la diagnosi dei mali che affliggono l'agricoltura, per giungere ad indicare la strada della soluzione. Dopo aver severamente criticato la mancanza di una più minima contributo dei pubblici poteri che valga ad impedire il disordine creato dal monopolio, per eseguire meglio la propria politica, il parlamento socialdemocratico ha indicato nelle forme associate o cooperativistiche una delle immediate misure che i contadini debbono attuare per salvarsi in tempo ed inizialmente controffensiva.

Il documento conclusivo, trasmesso alla presidenza della conferenza nazionale dell'agricoltura e al Ministro dell'Agricoltura, è rilevato che le cui ezi e di carattere strutturale e non congiunturale» propone: 1) il superamento della mezzadria mediante l'intervento statale che permetta la formazione di aziende efficienti in proprietà a coltivatori diretti singoli o associati in cooperative; 2) la definizione della minima unità culturale per porre rimedio all'eccessivo frazionamento; 3) Lo sviluppo organico della cooperazione a formare i trenta materiali

per la manutenzione e la riparazione delle linee ferroviarie, perché a Roma non si sapeva dove sistemare

Il primo ostacolo è stato superato dirittamente. Ossia, si è in pratica annunciato in trenta materiali

no in giorno la formazione e l'impiego, intanto, lungo le linee, squadre di operai aspettano pazientemente la piovana, le traversie e i binari necessari per « revisionare » i binari. L'altro problema appariva di più difficile soluzione, tanto più che le locomotive,

prive di impianto elettrico ma dotate di fanali a petrolio, non erano certo in condizione di mettersi in moto in un conguaglio e di trarlo per centinaia di chilometri senza una accensione, cura incostante. Poi, finalmente, qualcuno

ha pensato a studi sui binari, sono stati messi al lavoro una ventina di operai, si è ricordato che nel de-

posito di San Lorenzo esiste una rimessa, la « A », utilizzata dal dopoguerra, e destinata alla demolizione, sono state fatte le rive e le ferrovie che vedevano no a studi sui binari, sono stati messi al lavoro una ventina di operai, si è ricordato che nel de-

posito di San Lorenzo esiste una rimessa, la « A », utilizzata dal dopoguerra, e destinata alla demolizione, sono state fatte le rive e le ferrovie che vedevano

Finalmente, si è fatto allora? Semplice, le vaporiere, oltre che decrepite, sono di-

Secondo dati francesi

Le più care d'Europa le auto italiane

Sono state ridotte del quaranta per cento le esportazioni d'auto dalla Francia

PARIGI, 1. — Preoccupati per il declino del mercato automobilistico, i costruttori francesi hanno proceduto in questi giorni ad una compilazione dei prezzi di vendita sui rispettivi mercati nazionali delle vetture di media.

Tra i modelli di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94 lire, in Germania 8,07 ed in Italia 8,71 (circa 1090 lire) il kg).

I costruttori francesi hanno dovuto constatare che la

Tra i motivi di ottimismo le vetture francesi sono tra le meno care, mentre quelle italiane risultano le più costose. Tenuto conto della cifra d'industria, e grosso modo, del peso dei veicoli è stato infatti accettato che in Francia le automobili costano tagli gravanti sulle esclusioni delle tasse (720 lire sece da 30') nel 1954 novi franchi 1 kg. (circa 900 lire), in Gran Bretagna 7,94