

ne di nazionalizzazione del settore elettrico. Certo, è importante che oggi, il tema della nazionalizzazione abbia camminato tanto: è segno del maturare dei tempi, del peso della nostra lotta incessante. Ma occorre, oggi, intendere i modi nuovi della battaglia, giacché il problema non è quello di fare una operazione indolore per i monopoli, ma — al contrario — di utilizzare la nazionalizzazione perché essa serva a colpire il potere monopolistico così come è possibile fare nel quadro della nostra Costituzione. I tempi e i modi della nazionalizzazione diventano — oggi — le questioni determinanti: ed è su questo che ci si dovrà misurare nei prossimi mesi.

Se c'è una lezione da trarre dalla questione dei controllori, è che non è proprio il caso di usare eccessivi riguardi verso chi, oltre al resto, è persino riconosciuto colpevole di furto volgare e continuato.

ALDO TORTORELLA

L'annuncio dato dal ministro Folchi ieri al Senato

Per il teatro abolita la censura e modificata la legge

Accolti alcuni dei suggerimenti formulati dal recente convegno di Napoli — Svolte numerose interrogazioni ed interpellanze

Il ministro del Turismo e Spettacolo, on. FOLCHI, rispondendo ieri al Senato a una interpellanza del socialista BUSONI, ha confermato che il nuovo governo è disposto ad abolire la censura amministrativa preventiva per il teatro di prosa (sarà presentato a tale scopo un emendamento alla legge attuale all'esame della Camera), ed accogliere alcuni suggerimenti di modifica del progetto di legge sul teatro (anch'esso all'esame della Camera) suggerimenti formulati in particolare dal recente

convegno tenuto a Napoli con la partecipazione di autori, critici ed esperti del teatro. Più precisamente, il governo è disposto ad accettare le seguenti modifiche: 1) abolizione della norma che limita la costituzione dei teatri stabili alle sole città con più di 600 mila abitanti; 2) aumento delle misure delle sovvenzioni, mediante la concessione di contributi di importo assai vicino a quello dei diritti erariali riscossi sugli incassi; 3) partecipazione di più elevato numero di personalità del teatro e della cultura alla Commissione consultiva per la concessione delle sovvenzioni. A questo proposito bisogna sottolineare la genericità dell'impegno del ministro Folchi su una questione che è considerata decisiva da tutto il mondo teatrale: il convegno di Napoli aveva invece chiesto una totale «sburocratizzazione» della commissione consultiva, allo scopo di rendere assolutamente imparziale la concessione delle sovvenzioni;

4) iniziativa per la valorizzazione e l'incremento del repertorio nazionale, con riguardo anche alle attività sperimentali; 5) potenziamento dei teatri universitari; 6) coordinamento delle attività teatrali nelle scuole; 7) coordinamento delle attività teatrali con quelle svolte dalla RAI-TV; 8) aumento dei fondi previsti per il teatro di prosa (800 milioni); il ministro Folchi non ha fornito alcuna indicazione sulla nuova cifra (il convegno di Napoli aveva affermato la necessità di portarla a un miliardo e mezzo).

Nel corso della seduta sono state svolte numerose altre interrogazioni. Il sottosegretario ai Trasporti ANGRISANI ha negato che i numerosi incidenti verificatisi sulla linea ferroviaria Parma-Suzzara autorizzino a decidere la decadenza della concessione alla «Società Veneta» e la statizzazione della linea. Il compagno SACCHETTI, rispondendo, ha denunciato le gravi inadempienze della società privata (legata al monopolio SADE) e ha ricordato che tutte le amministrazioni locali della zona rivendicano la statizzazione della linea.

Lo stesso sottosegretario ha poi risposto alle interrogazioni dei compagni PELLEGRI e MINIO sulla minaccia di soppressione della linea ferroviaria secondaria in provincia di Udine e nell'Alto Lario: l'on. Angrisani ha detto che nessuna decisione è stata ancora presa, lasciando intendere, però, che l'orientamento governativo è favorevole all'abolizione. Ciò vale anche per la linea Bastia-Mondovì-Cuneo, citata in un'altra interrogazione. I compagni Pellegri e Minio hanno ricordato le gravi condizioni di depressione economica delle zone interessate e hanno chiesto che, comunque, una decisione venga presa soltanto dopo aver consultato le amministrazioni locali (per la provincia di Udine, in particolare, la futura Regione Friuli-Venezia Giulia). Rispondendo a un'altra interrogazione, Angrisani ha negato che vi sia la necessità di provvedere al raddoppio della linea Caserta-Foggia.

Il compagno SPEZZANO, svolgendo una sua interrogazione, ha invitato il ministro delle Poste a predisporre un provvedimento a favore dei conduttori delle agenzie postali, che sono attualmente lasciati in completa balia dei titolari sia per la retribuzione, sia per le assunzioni e i licenziamenti. Il sottosegretario

TERRANOVA ha genericamente assicurato che qualche cosa si cercherà di fare.

La tutela sanitaria dei pugili. Il caso del giovane pugile Oride Matteucci, deceduto nel corso di un incontro di pugilato tenuto alcuni mesi fa a Bologna, è stato discusso in occasione dello svolgimento di una interrogazione. Il sottosegretario al Turismo e Spettacolo, on. ANTONIOZZI, si è limitato a dichiarare che del «caso» si sta occupando l'autorità giudiziaria, che ha avviato un procedimento penale a carico degli organizzatori dell'incontro. Egli ha aggiunto che, in generale, la tutela sanitaria degli atleti è affidata alla Federazione medico-sportiva italiana, dalla quale dipende il rilascio dei certificati attestanti l'idoneità fisica degli atleti.

Il sen. MASCIARE, che aveva presentato l'interrogazione, ha replicato notando che la colpa di casi delittuosi, come quello verificatosi a Bologna, va fatta risalire non tanto ai medici sportivi quanto agli organizzatori che, per mero spirito di speculazione, lanciano spesso sul «ring» giovani inadatti. Di questo fenomeno il governo non può disinteressarsi: sia i ministeri della Sanità e del Turismo e Spettacolo, sia il CONI dovranno pertanto controllare più attentamente il settore pugilistico, per evitare la perdita di luttuosi avvenimenti.

D'Angelo accetta l'inchiesta parlamentare

La mafia sotto inchiesta

Martedì un dibattito all'Assemblea - Esigenza di un chiarimento politico in Sicilia

(Dalla nostra redazione)

PALERMO, 23 — Il presidente della Regione, D'Angelo, ha preannunciato oggi la posizione che assumerà martedì all'Assemblea regionale in occasione della discussione della interpellanza comunista (firmata da una mozione socialista) che sollecita una inchiesta parlamentare nazionale sulle attività criminali della mafia e sulle responsabilità politiche che vi stanno dietro.

L'atteggiamento del governo — afferma D'Angelo — sarà esplicito. Noi chiederemo al Parlamento di nominare una commissione parlamentare d'inchiesta sulla mafia, con tutti i poteri necessari per far chiara luce su alcune situazioni locali. Non ho alcuna preoccupazione che tutto ciò possa recare danno alla Sicilia, e tutti saremo animati da onesti sentimenti e da affetto sincero per la nostra terra.

Queste affermazioni, che rappresentano una sostanziale modifica rispetto all'atteggiamento tradizionale della DC e contro l'inchiesta sulla mafia, sono contenute in una polemica lettera dell'on. D'Angelo in risposta al deputato nazionale della DC Sinesio. Questi, che è legato all'ex presidente La Loggia, nei giorni scorsi ha lamentato pubblicamente la inconsistenza e la insufficienza dell'accordo programmatico che sta alla base del governo regionale di centro sinistra, ravvisando la necessità di fissare alcuni punti programmatici precisi. Ciò, per arrivare anche al fatto che, nella carenza programmatica del governo, preannuncia l'azione coerente del P.C.I. D'Angelo oggi riassume, invece, la validità del suo programma di governo e respinge le accuse di improvvisazione e di immobilità citando la previsione di qualche disegno di legge per l'incremento del piano di sviluppo sulla riforma dell'ordinamento dell'amministrazione regionale e l'approvazione di qualche altro che, in realtà, ha comportato profonde spaccature nella maggioranza.

Tra l'altro, l'on. D'Angelo cita la legge per il potenziamento dell'Ente siciliano di elettricità, contro la quale nei giorni scorsi, insieme con le destre, la maggioranza del gruppo dc e che proprio ieri è stata impugnata dal Commissario dello Stato davanti alla Corte Costituzionale. L'impugnativa, ispirata evidentemente da Roma, è apparsa come un atto politico che contraddice nettamente alle dichiarazioni di Fanfani.

E' deceduta a Torino la compagna Clelia Montagnana

TORINO, 23 — Il 21 marzo scorso a Torino, nella sua casa di via Lero 26, è deceduta la compagna Clelia Montagnana, sorella dei compagni Rita, Elena, Lidio, Massimo e del compagno Mario. Per desiderio dell'istituto i familiari hanno voluto dare comunicazione solo ad esequie avvenute.

La compagna Clelia Montagnana svolse fino all'ultimo la sua missione di insegnante, fu valorosa militante antifascista collaborando con il «Soccorso rosso» prima e col movimento partigiano poi, sino alla liberazione. Nel periodo in cui duravano le leggi razziali, fu confinata negli Abruzzi. Ha compiuto un ultimo atto di generosità verso l'umanità, donando il proprio corpo alla scienza.

La Federazione torinese del P.C.I. ha invitato ai familiari un telegramma per esprimere le condoglianze, dei comunisti torinesi.

Proposte del PCI sul piano delle F.S.

Marchesi chiede una programmazione chiara e sottratta a pressioni particolaristiche

E' iniziata ieri a Montecitorio la discussione sul cosiddetto Piano delle Ferrovie, che prevede lo stanziamento di una somma di 800 miliardi in cinque anni per l'ammodernamento del nostro sistema ferroviario.

All'inizio della seduta il compagno on. DE PASQUALE aveva sollevato una questione preventiva, chiedendo che il provvedimento andasse vagliato in occasione dello svolgimento di una interrogazione, sulla riforma dell'azienda ferroviaria, per poter affrontare in modo organico — nella nuova situazione politica — il problema dei trasporti e delle soluzioni nuove, ispirate alle esigenze pubbliche e non subordinate, come è stato finora, agli interessi privati, e, in particolare, alla politica di avviamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato si risolverà di fatto in uno sperpero di capitali e in un'inefficienza del piano di finanziamento, così come oggi viene sottoposto alla Camera, prevede l'ammodernamento della rete ferroviaria, in un'ottica di stretta relazione alle esigenze del MEC, ma lascia nel completo abbandono tutto il resto, parla alla metà circa della rete ferroviaria del paese.

«Ne ci si accusi, ha concluso il compagno De Pasquale, di volere con la nostra richiesta di riforma, un provvedimento del provvedimento. La stessa accusa ci venne rivolta quando il nostro gruppo chiese che la legge attuale venisse discussa e votata in sede di Commissione. Ebbene, è grazie a questa nostra iniziativa che ci troviamo oggi di fronte ad un piano di 800 miliardi in cinque anni, anziché di 400 come sarebbe stato se la legge

fosse stata approvata in commissione».

Assai elusiva la risposta del ministro Montecitorio che ha dichiarato di non poter anticipare il punto di vista del governo sui disegni di legge relativi alla riforma dell'azienda ferroviaria ed al riordinamento delle autolinee, ma non ha escluso la possibilità di giungere a sostanziali modifiche delle due leggi, attraverso gli emendamenti. La Camera è passata quindi alla discussione generale sul provvedimento, nel corso della quale hanno preso la parola i deputati on. COLASANTO, GITTI e SAMMARTINO. Il ministro DELENGO, il deputato on. CASALINO, il monarca on. MARINAZZOLI.

Il compagno MARCHESI ha dichiarato a nome del Gruppo comunista di condividere gli obiettivi finali del piano ferroviario: ma perché essi siano effettivamente conseguiti è necessaria, egli ha proseguito, una programmazione chiara, tassativa, sottratta ad ogni pressione particolaristica. La naturale premessa di un impegno così importante non può essere che un approfondito studio della situazione dei trasporti italiani, delle sue anomalie e carenze sempre più accentuate. La politica dei trasporti del governo democristiano dal 1947 fino ad oggi è stata fatta di contraddizioni ed atteggiamenti equivoci, che non sono riusciti però a mascherare il suo reale obiettivo: che è stato quello di favorire i privilegi e gli interessi dei grandi gruppi monopolistici.

Si è avuto negli ultimi anni, afferma il compagno Marchesi, un gigantesco incremento del parco automezzi nazionale, tanto che ormai i quattro quinti dei trasporti di merci in Italia avvengono a mezzo autotreno, mentre si riduce progressivamente la quota di tale traffico assicurata dalle ferrovie. Tralascio il bilancio delle perdite di vite umane negli incidenti sulle ferrovie, ma è in concessione, che pur godendo di non indifferenti sussidi pubblici, sono tenute in condizioni di particolare arretratezza. Ben 3.500 incidenti ferroviari, e le centinaia di deceduti negli ultimi 11 anni costituiscono un bilancio impressionante. E' necessario quindi un serio studio di questa situazione che gli investimenti privati non consentono ancora di risolvere radicalmente il problema dei trasporti nel nostro paese, sollevare le ferrovie nazionali dalla attuale umiliante condizione di arretratezza tecnica, stanziando immediatamente l'intero ammontare necessario per la integrale esecuzione del piano predisposto dal tecnico; e cioè i 1.500 miliardi, che essi saranno progressivamente spesi nel corso di dieci anni.

Accanto al problema del finanziamento c'è però quello della programmazione, a questo proposito, ha annunciato il compagno Marchesi, il nostro Gruppo proporrà un emendamento perché al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie vengano attribuiti poteri deliberativi, e perché i programmi e gli stati annuali di avanzamento delle opere e dei lavori siano comunicati al Parlamento, onde esso possa esercitare un opportuno controllo.

Il piano ferroviario, così concepito, dovrà assumere una funzione di impulso e di orientamento nei confronti della politica generale del paese, e solo così, come elemento che segna una rottura con il passato, esso può giustificarsi di fronte al paese.

La proposta di legge approvata in commissione.

Assai elusiva la risposta del ministro Montecitorio che ha dichiarato di non poter anticipare il punto di vista del governo sui disegni di legge relativi alla riforma dell'azienda ferroviaria ed al riordinamento delle autolinee, ma non ha escluso la possibilità di giungere a sostanziali modifiche delle due leggi, attraverso gli emendamenti. La Camera è passata quindi alla discussione generale sul provvedimento, nel corso della quale hanno preso la parola i deputati on. COLASANTO, GITTI e SAMMARTINO. Il ministro DELENGO, il deputato on. CASALINO, il monarca on. MARINAZZOLI.

Il compagno MARCHESI ha dichiarato a nome del Gruppo comunista di condividere gli obiettivi finali del piano ferroviario: ma perché essi siano effettivamente conseguiti è necessaria, egli ha proseguito, una programmazione chiara, tassativa, sottratta ad ogni pressione particolaristica. La naturale premessa di un impegno così importante non può essere che un approfondito studio della situazione dei trasporti italiani, delle sue anomalie e carenze sempre più accentuate. La politica dei trasporti del governo democristiano dal 1947 fino ad oggi è stata fatta di contraddizioni ed atteggiamenti equivoci, che non sono riusciti però a mascherare il suo reale obiettivo: che è stato quello di favorire i privilegi e gli interessi dei grandi gruppi monopolistici.

Si è avuto negli ultimi anni, afferma il compagno Marchesi, un gigantesco incremento del parco automezzi nazionale, tanto che ormai i quattro quinti dei trasporti di merci in Italia avvengono a mezzo autotreno, mentre si riduce progressivamente la quota di tale traffico assicurata dalle ferrovie. Tralascio il bilancio delle perdite di vite umane negli incidenti sulle ferrovie, ma è in concessione, che pur godendo di non indifferenti sussidi pubblici, sono tenute in condizioni di particolare arretratezza. Ben 3.500 incidenti ferroviari, e le centinaia di deceduti negli ultimi 11 anni costituiscono un bilancio impressionante. E' necessario quindi un serio studio di questa situazione che gli investimenti privati non consentono ancora di risolvere radicalmente il problema dei trasporti nel nostro paese, sollevare le ferrovie nazionali dalla attuale umiliante condizione di arretratezza tecnica, stanziando immediatamente l'intero ammontare necessario per la integrale esecuzione del piano predisposto dal tecnico; e cioè i 1.500 miliardi, che essi saranno progressivamente spesi nel corso di dieci anni.

Accanto al problema del finanziamento c'è però quello della programmazione, a questo proposito, ha annunciato il compagno Marchesi, il nostro Gruppo proporrà un emendamento perché al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie vengano attribuiti poteri deliberativi, e perché i programmi e gli stati annuali di avanzamento delle opere e dei lavori siano comunicati al Parlamento, onde esso possa esercitare un opportuno controllo.

Il piano ferroviario, così concepito, dovrà assumere una funzione di impulso e di orientamento nei confronti della politica generale del paese, e solo così, come elemento che segna una rottura con il passato, esso può giustificarsi di fronte al paese.

La proposta di legge approvata in commissione.

Assai elusiva la risposta del ministro Montecitorio che ha dichiarato di non poter anticipare il punto di vista del governo sui disegni di legge relativi alla riforma dell'azienda ferroviaria ed al riordinamento delle autolinee, ma non ha escluso la possibilità di giungere a sostanziali modifiche delle due leggi, attraverso gli emendamenti. La Camera è passata quindi alla discussione generale sul provvedimento, nel corso della quale hanno preso la parola i deputati on. COLASANTO, GITTI e SAMMARTINO. Il ministro DELENGO, il deputato on. CASALINO, il monarca on. MARINAZZOLI.

Il compagno MARCHESI ha dichiarato a nome del Gruppo comunista di condividere gli obiettivi finali del piano ferroviario: ma perché essi siano effettivamente conseguiti è necessaria, egli ha proseguito, una programmazione chiara, tassativa, sottratta ad ogni pressione particolaristica. La naturale premessa di un impegno così importante non può essere che un approfondito studio della situazione dei trasporti italiani, delle sue anomalie e carenze sempre più accentuate. La politica dei trasporti del governo democristiano dal 1947 fino ad oggi è stata fatta di contraddizioni ed atteggiamenti equivoci, che non sono riusciti però a mascherare il suo reale obiettivo: che è stato quello di favorire i privilegi e gli interessi dei grandi gruppi monopolistici.

Si è avuto negli ultimi anni, afferma il compagno Marchesi, un gigantesco incremento del parco automezzi nazionale, tanto che ormai i quattro quinti dei trasporti di merci in Italia avvengono a mezzo autotreno, mentre si riduce progressivamente la quota di tale traffico assicurata dalle ferrovie. Tralascio il bilancio delle perdite di vite umane negli incidenti sulle ferrovie, ma è in concessione, che pur godendo di non indifferenti sussidi pubblici, sono tenute in condizioni di particolare arretratezza. Ben 3.500 incidenti ferroviari, e le centinaia di deceduti negli ultimi 11 anni costituiscono un bilancio impressionante. E' necessario quindi un serio studio di questa situazione che gli investimenti privati non consentono ancora di risolvere radicalmente il problema dei trasporti nel nostro paese, sollevare le ferrovie nazionali dalla attuale umiliante condizione di arretratezza tecnica, stanziando immediatamente l'intero ammontare necessario per la integrale esecuzione del piano predisposto dal tecnico; e cioè i 1.500 miliardi, che essi saranno progressivamente spesi nel corso di dieci anni.

Accanto al problema del finanziamento c'è però quello della programmazione, a questo proposito, ha annunciato il compagno Marchesi, il nostro Gruppo proporrà un emendamento perché al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie vengano attribuiti poteri deliberativi, e perché i programmi e gli stati annuali di avanzamento delle opere e dei lavori siano comunicati al Parlamento, onde esso possa esercitare un opportuno controllo.

Il piano ferroviario, così concepito, dovrà assumere una funzione di impulso e di orientamento nei confronti della politica generale del paese, e solo così, come elemento che segna una rottura con il passato, esso può giustificarsi di fronte al paese.

La proposta di legge approvata in commissione.

Assai elusiva la risposta del ministro Montecitorio che ha dichiarato di non poter anticipare il punto di vista del governo sui disegni di legge relativi alla riforma dell'azienda ferroviaria ed al riordinamento delle autolinee, ma non ha escluso la possibilità di giungere a sostanziali modifiche delle due leggi, attraverso gli emendamenti. La Camera è passata quindi alla discussione generale sul provvedimento, nel corso della quale hanno preso la parola i deputati on. COLASANTO, GITTI e SAMMARTINO. Il ministro DELENGO, il deputato on. CASALINO, il monarca on. MARINAZZOLI.

Il compagno MARCHESI ha dichiarato a nome del Gruppo comunista di condividere gli obiettivi finali del piano ferroviario: ma perché essi siano effettivamente conseguiti è necessaria, egli ha proseguito, una programmazione chiara, tassativa, sottratta ad ogni pressione particolaristica. La naturale premessa di un impegno così importante non può essere che un approfondito studio della situazione dei trasporti italiani, delle sue anomalie e carenze sempre più accentuate. La politica dei trasporti del governo democristiano dal 1947 fino ad oggi è stata fatta di contraddizioni ed atteggiamenti equivoci, che non sono riusciti però a mascherare il suo reale obiettivo: che è stato quello di favorire i privilegi e gli interessi dei grandi gruppi monopolistici.

Si è avuto negli ultimi anni, afferma il compagno Marchesi, un gigantesco incremento del parco automezzi nazionale, tanto che ormai i quattro quinti dei trasporti di merci in Italia avvengono a mezzo autotreno, mentre si riduce progressivamente la quota di tale traffico assicurata dalle ferrovie. Tralascio il bilancio delle perdite di vite umane negli incidenti sulle ferrovie, ma è in concessione, che pur godendo di non indifferenti sussidi pubblici, sono tenute in condizioni di particolare arretratezza. Ben 3.500 incidenti ferroviari, e le centinaia di deceduti negli ultimi 11 anni costituiscono un bilancio impressionante. E' necessario quindi un serio studio di questa situazione che gli investimenti privati non consentono ancora di risolvere radicalmente il problema dei trasporti nel nostro paese, sollevare le ferrovie nazionali dalla attuale umiliante condizione di arretratezza tecnica, stanziando immediatamente l'intero ammontare necessario per la integrale esecuzione del piano predisposto dal tecnico; e cioè i 1.500 miliardi, che essi saranno progressivamente spesi nel corso di dieci anni.

Accanto al problema del finanziamento c'è però quello della programmazione, a questo proposito, ha annunciato il compagno Marchesi, il nostro Gruppo proporrà un emendamento perché al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie vengano attribuiti poteri deliberativi, e perché i programmi e gli stati annuali di avanzamento delle opere e dei lavori siano comunicati al Parlamento, onde esso possa esercitare un opportuno controllo.

Il piano ferroviario, così concepito, dovrà assumere una funzione di impulso e di orientamento nei confronti della politica generale del paese, e solo così, come elemento che segna una rottura con il passato, esso può giustificarsi di fronte al paese.

La proposta di legge approvata in commissione.

Assai elusiva la risposta del ministro Montecitorio che ha dichiarato di non poter anticipare il punto di vista del governo sui disegni di legge relativi alla riforma dell'azienda ferroviaria ed al riordinamento delle autolinee, ma non ha escluso la possibilità di giungere a sostanziali modifiche delle due leggi, attraverso gli emendamenti. La Camera è passata quindi alla discussione generale sul provvedimento, nel corso della quale hanno preso la parola i deputati on. COLASANTO, GITTI e SAMMARTINO. Il ministro DELENGO, il deputato on. CASALINO, il monarca on. MARINAZZOLI.

Il compagno MARCHESI ha dichiarato a nome del Gruppo comunista di condividere gli obiettivi finali del piano ferroviario: ma perché essi siano effettivamente conseguiti è necessaria, egli ha proseguito, una programmazione chiara, tassativa, sottratta ad ogni pressione particolaristica. La naturale premessa di un impegno così importante non può essere che un approfondito studio della situazione dei trasporti italiani, delle sue anomalie e carenze sempre più accentuate. La politica dei trasporti del governo democristiano dal 1947 fino ad oggi è stata fatta di contraddizioni ed atteggiamenti equivoci, che non sono riusciti però a mascherare il suo reale obiettivo: che è stato quello di favorire i privilegi e gli interessi dei grandi gruppi monopolistici.

Per una svolta a sinistra in Campidoglio

Il contributo delle donne alla battaglia elettorale

Il compagno Bufalini ha concluso i lavori della conferenza del PCI. Tutto il Partito impegnato a rafforzare il movimento femminile

Con un ampio discorso del

compagno Paolo Bufalini si è conclusa ieri sera la conferenza delle donne comuniste romane, aperta mercoledì scorso dalla relazione della compagna Giuliana Gioggi. La conferenza aveva

il compito di discutere i problemi che la nostra città si pone in vista di una grande campagna elettorale, che sarà in larga misura votata dalle donne.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Più voti al PCI

Il compagno Bufalini ha affrontato due questioni, intimamente legate l'una all'altra, che stanno di fronte al movimento femminile comunista a Roma. La prima questione, immediata, riguarda l'azione delle donne comuniste per la ormai imminente campagna elettorale amministrativa, per realizzare una effettiva svolta a sinistra in Campidoglio.

Esistono oggi tutte le condizioni per raggiungere questo obiettivo. Grazie soprattutto alla lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

come una delle grandi questioni nazionali da risolvere per rinnovare la società, termini che vanno dalla famiglia, alla educazione dei figli, alla personalità della donna, ai valori morali.

A Roma, nella questione femminile ritroviamo tutti i problemi che la nostra grande città si pone in vista di una grande campagna elettorale, che sarà in larga misura votata dalle donne.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza, nei termini nuovi e più espliciti posti da una società profondamente mutata dalla espansione monopolistica di questi ultimi dieci anni.

Atteggiamento che si può riassumere in una maggiore presa di coscienza da parte del partito della funzione decisiva per lo sviluppo in senso socialista della democrazia italiana, assunta dalla questione della emancipazione femminile in quanto tale. Questa questione, ha osservato Bufalini, non è riducibile al solo problema della lotta dei comunisti, la Democrazia Cristiana ha dovuto rompere l'alleanza con le destre che ha permesso ad essa di governare il Campidoglio per oltre un decennio. Il ritorno a questa alleanza oggi è impossibile.

La conferenza si è conclusa con l'impegno delle donne di moltiplicare, in questa vigilia della campagna elettorale, le iniziative per assicurare al partito un ampio reclutamento di lavoratrici e di giovani e una larga adesione delle donne romane alla battaglia del PCI per una svolta a sinistra in Campidoglio.

Ma per condurre una battaglia elettorale ampia, vigorosa (ecco la seconda questione), nella quale le masse femminili possano dispiegare tutto il loro potenziale di lotta è necessario che il Partito conquistino un nuovo atteggiamento verso la questione femminile, vista in tutta la sua interezza,