

Crisi nel governo algerino

Ben Bella sostituisce Khider alla testa dell'ufficio politico del F.L.N.

ALGERI, 17 Radio Algeri ha annunciato questo sera che il successeur Ben Bella succederà a Khider alla testa della sezione dell'ufficio politico del F.L.N. Khider, fino ad oggi principale collaboratore del primo ministro, si era dimesso stamani.

Circola inoltre la voce di dimissioni imminenti di un gruppo di personalità governative, e più precisamente del ministro dell'informazione, Hadj Hamou, della giustizia, Bentoumi, e del lavoro, Boumaz.

Le notizie, fino ad ora sempre smentite ad Algeri, di gravi divergenze interne nel seno del F.L.N. riprendono consistenza e conferma, e gli avvenimenti sono tanto più preoccupanti in quanto l'Algeria attraversa il periodo di maggio e più grave tensione nei suoi rapporti con la Francia, e sembra volersi muovere verso una revisione degli accordi di Euan.

Gli oppositori attuali del primo ministro, e già suoi amici e collaboratori fedati, sono anche avversi all'idea di una politica che proprio ieri era stata illustrata da Ben Bella nella sua conferenza stampa. Il comunicato firmato da Khider parla soltanto di «fondamentali divergenze nell'ufficio politico, riguardanti l'opportunità della preparazione di un Congresso nazionale del F.L.N. prima della fine del mandato dell'Assemblea».

La situazione interna algerina è resa ancora più confusa dal misterioso attentato contro Khider (il ministro degli esteri si trovava tuttora in stato di coma), attentato cui molti hanno attribuito significato politico.

Dopo la tragica scomparsa

Il segreto militare sul «Thresher»

Nessuna indiscrezione è trapelata dagli interrogatori della Commissione d'inchiesta

NEW YORK, 17 Sta calando un silenzio di tomba sull'inchiesta sulla tragica scomparsa del sommergibile atomico statunitense «Thresher», colato a picco esattamente una settimana fa a 350 chilometri al largo di Boston, con l'intero equipaggio di 129 uomini. D'altra parte, solo fra 10 giorni, cioè il 27 prossimo, il battiscafo «Trieste» potrà immergersi nelle acque dove è avvenuta la catastrofe. E' molto probabile che fino ad allora non si saprà assolutamente nulla sulle cause che provocarono l'affondamento del sommersibile.

A Portsmouth, sono continuati gli sterili interrogatori, almeno stando alle agenzie di stampa americane. Ma chi può dire che in effetti, dai numerosi testi fino ad oggi ascoltati, non sia venuta nessuna informazione chiarificatrice? E' più arribabile ritenere che, se informazioni determinanti ci sono state, esse siano custodite dal segreto militare. Si ignora perfino quando la commissione d'inchiesta riterrà opportuno citare il capitano Stanley Hecker, comandante della «Skylark» che ascolta il ritmo affannoso delle pompe e, alle 9,17, un ultimo tentativo di comunicazione. Forse è il capitano West Harvey che tenta di fornire dettagli sulle cause della fine del suo sommersibile, perché in seguito altri sottomarini non abbiano a seguire la stessa sorte. Ma sullo «Skylark» non si affermano le parole. Qualcuno crede di avere sentito un «Supremo». Poi lo schianto, la fine.

Da Washington, intanto, un portavoce del ministero della Marina statunitense ha dichiarato oggi che quando il sommersibile atomico si inabissò, nello specchio d'acqua circostante si trovava solo un battello straniero, e precisamente un peschereccio batente bandiera norvegese.

Questa precisazione ufficiale dovrebbe mettere definitivamente a tacere le voci circolate nei giorni scorsi in merito alla presenza di una fantomatica nave sconosciuta nei paraggi del «Thresher» e della sua nave scorta.

Le cause della tragedia vanno quindi ricercate nel sommersibile atomico perduto. E' quello che dovrà fare fra 10 giorni il battiscafo «Trieste». Abbiamo raggiunto la profondità sperimentale. Ab-

• autostrade •

CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE S.p.A.



RELAZIONE ALL'ASSEMBLEA PER L'ESERCIZIO 1962

L'11 aprile 1963 si è riunita a Roma nella sede sociale di Via Nibby 10, sotto la presidenza dell'Avv. Ezio Donatini, l'Assemblea ordinaria degli Azionisti che ha ascoltato la relazione del Consiglio di Amministrazione, illustrata dall'Amministratore Delegato Ing. Federle Cova, ed ha quindi approvato il bilancio ed il conto profitti e perdite dell'esercizio 1962.

L'Amministratore Delegato, collegandosi a quanto esposto nella precedente relazione 1961, circa i compiti affidati alla Società dalla legge 24 luglio 1961 e successiva convenzione del 2 febbraio 1962, ha fatto presente il ridimensionamento dei quadri dei Servizi di Sezione in relazione all'indispensabile suffragio connesso alla portata dei nuovi lavori ed ai tempi di esecuzione. La Società, avvalendosi dell'organizzazione tecnica ed amministrativa della neo costituita S.P.E.A. - Società Progettazioni Edili Autostradali (Gruppo I.R.I.), ha affidato alla medesima il servizio di progettazione e di direzione lavori delle autostrade in concessione, con esclusione della Milano-Napoli e Firenze-Mare per le quali sono stati riconfermati con la Società Italstrade (Gruppo I.R.I.) i preesistenti accordi.

Anche con la Società Italstrade è stato confermato lo affidamento, di volta in volta, dei lavori che la Società seguirà in proprio.

In esecuzione della legge e convenzione sopra menzionata, la Società e subentra in tutti i diritti ed obblighi precedentemente assunti dalla Consociata «Firenze-Mare».

In conseguenza della cessazione della sua attività di Concessionaria dell'Autostrada Firenze-Mare, la predettà Società, con assemblea straordinaria del 12 aprile 1962 ha modificato la propria denominazione sociale in «FIREMA S.p.A.» ed ha apportato variazioni all'oggetto sociale, ferme restando peraltro l'ammontare del capitale sociale; la percentuale di proprietà del medesimo, per parte della Società Autostrada, è rimasta invariata.

Alla Consociata «FIREMA S.p.A.» che svolgerà essenzialmente attività editoriale e pubblicitaria sono stati affidati tutti i compiti precedentemente espletati dal Servizio Stampa e Propaganda, nonché quelli di pubblicità attiva e passiva.

Per quanto riguarda la gestione autostradale estesa, alla data del 31 dicembre 1962, su una rete di 817 km, è stato provveduto al ridimensionamento ed alla riorganizzazione dell'esercizio; tenuto conto delle esigenze future, oltre che dell'avvenuto subentro in data 10 luglio 1962 nella gestione delle autostrade ex A.N.A.S. (Voltri-Albisola, Genova-Serravalle, Milano-Liguria) e della realizzata apertura al traffico, sia dell'autostrada Firenze-Mare raddoppiata per la totalità, sia del tronco Roma-Napoli dell'Autostrada Milano-Napoli, si è articolato l'Esercizio in Tronchi aventi una proporzionale ed organica competenza territoriale.

I progettati e si-tuazione dei lavori si presentavano al 31 dicembre 1962 come segue:

Giornate lavorative

n. 13.103.522

Scavi all'aperto mc. 48.961.468

Scavi in galleria » 1.714.923

Rilevati » 59.950.363

Calcestruzzi, murature e c.a. » 4.610.034

Pavimentazione (massicciata) mq. 11.329.957

ESPROPRII

strade statali che più interessano le nostre future autostrade.

Il materiale è stato raccolto ed elaborato, e sulla scorta del medesimo è stata possibile effettuare interessanti ricerche in ordine alla distribuzione del traffico lungo le principali direttive della nuova rete autostradale, alla percorrenza media dei veicoli ed alla zona di influenza delle diverse province.

Sempre nel settore statico, sono stati effettuati particolari rilevamenti presso alcune stazioni dell'autostrada Milano-Napoli, per determinare la distribuzione oraria e qualitativa del traffico nonché il rapporto fra quello in alcune ore ed il totale giornaliero.

Sull'autostrada Milano-Napoli, a tutto il 31-12-1962 con 8.474 ditte proprietarie, complicate durante il periodo estivo sul traffico tutto interessante, è stata definita l'acquisizione di mq. 40.521.318 di terreno mediane, un impegno di spesa, salvo le quali L. 7.973.146.264 già liquidate mediante di compravendita o decreti.

Risultano quindi ancora da definire le indennità di esproprio con n. 516 ditte proprietarie di circa mq. 1.000.000, salvo variazioni che possono verificarsi sul tratto Roma-Firenze in corso di costruzione.

Sull'autostrada Firenze-Mare, a tutto il 31-12-1962 con 1.456 ditte proprietarie, rispetto alle 1.876 circa in tutto interessante, è stata definita l'acquisizione di mq. 1.842.583 di terreno mediante un impegno di spesa, salvo le quali L. 9.478.870.552 già liquidate mediante di compravendita o decreti.

Risultano quindi ancora da definire le indennità di esproprio con n. 516 ditte proprietarie di circa mq. 1.000.000, salvo variazioni che possono verificarsi sul tratto Roma-Firenze in corso di costruzione.

Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulle nuove autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.

«Sulla nuova autostrade della proprietà rende difficile il lavoro di esproprio in molti tronchi delle nuove autostrade.