

Primi risultati del «dialogo fra le due sponde» dell'Adriatico

Gravi responsabilità della DC nei due Comuni calabresi

Numerosi schemi d'accordo fra le Marche e la Dalmazia

Guardano i settori commerciale, industriale, ittico, turistico, culturale, sportivo fra le due regioni - Previsti nuovi incontri fra esponenti italiani e jugoslavi

Dalla nostra redazione

ANCONA, 26. Il dialogo fra le Marche e la Dalmazia — in atto da oltre un anno e portato avanti con incontri e scambi di visite di pubblici amministratori, esperti economici, operatori di vari settori di attività — ha ormai maturato i primi positivi risultati.

Infatti, in questi giorni una delegazione di esperti economici (designata dalla provincia di Ancona) è rientrata dalla Dalmazia con una serie di schemi per accordi in campo commerciale, industriale, ittico, turistico, culturale, sportivo fra le due regioni adriatiche.

La delegazione aveva contraccambiato la visita fatta nelle Marche da parte jugoslava alcuni mesi orsono. Gli schemi di accordo nella prossima settimana ad Ancona saranno illustrati ad una assemblea di dirigenti di enti di aziende pubbliche e private, di responsabili del movimento cooperativistico e sindacale, di associazioni di categoria.

Per il prossimo mese di gennaio è previsto l'arrivo ad Ancona del presidente del distretto di Spalato e dei suoi collaboratori. Nel corso della permanenza ad Ancona della delegazione dalmata avrà luogo la ratifica ufficiale degli accordi che entreranno subito in vigore. Sarà, quindi, raggiunta la base di partenza — questo l'intendimento di entrambe le parti — per una continua evoluzione ed intensificazione dei rapporti fra le due sponde dell'Adriatico.

La Camera del Lavoro fanese ha indetto lo sciopero per rivendicare il nuovo governo affrontato subito dai problemi di una crisi economica, in questo, assolutamente insufficiente e ferma su posizioni arretrate.

Un'ulteriore prova della buona volontà di favorire i rapporti fra le due regioni d'irrimediata è stata offerta dagli jugoslavi alla delegazione rientrata in questi giorni ad Ancona.

I dirigenti dalmati si sono dichiarati disposti ad istituire uffici con funzione di tramite commerciale fra le Marche ed i paesi (soprattutto arabi ed africani) con i quali l'Italia non ha ancora realizzato sufficienti rapporti commerciali. In altre parole, la Dalmazia importerebbe prodotti di cui non abbiamo bisogno per collocarli in diverse nazioni. Inutile dire che questa proposta è destinata a suscitare vasto interesse fra gli operatori economici delle Marche ed anche di altre regioni italiane.

Non meraviglia pertanto che la delegazione marchigiana sia rimasta sensibilmente disadattata pure all'andamento degli ultimi colloqui.

Non meraviglia pertanto che la delegazione marchigiana sia rimasta sensibilmente disadattata pure all'andamento degli ultimi colloqui.

Non meraviglia pertanto che la delegazione marchigiana sia rimasta sensibilmente disadattata pure all'andamento degli ultimi colloqui.

Non meraviglia pertanto che la delegazione marchigiana sia rimasta sensibilmente disadattata pure all'andamento degli ultimi colloqui.

La delegazione, che era guidata dagli assessori provinciali Levantesi e Piccinini, durante la sua permanenza in Dalmazia ha visitato numerose industrie situate nei centri di Zadar, Sibonik, Biograd, Split e Krin ed ha potuto prendere contatti con i dirigenti industriali e commerciali dei vari complessi. «Dappertutto — hanno dichiarato i delegati marchigiani — sono state reciprocamente formulate concrete proposte di collaborazione economica».

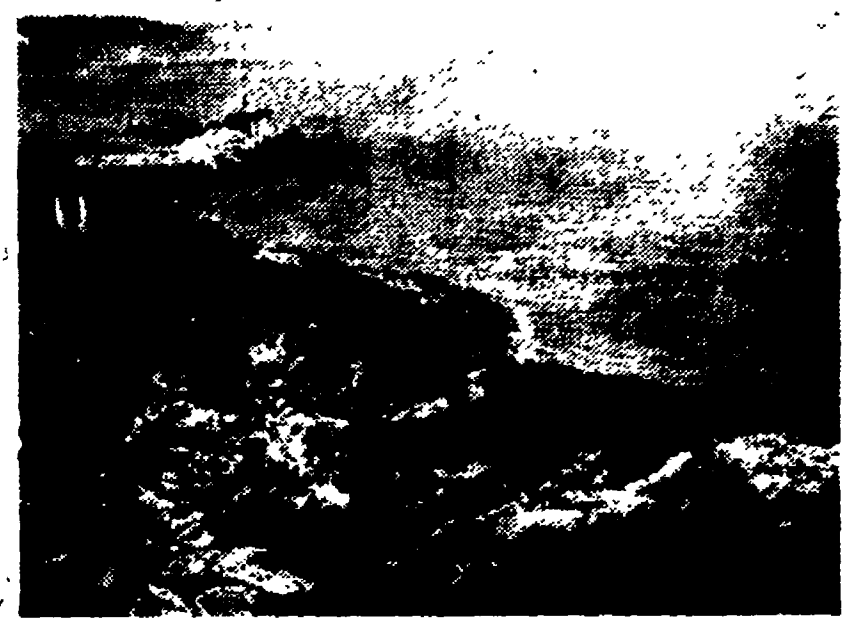
Walter Montanari



Le delegazioni delle Marche e della Dalmazia durante un incontro a Zara

La conclusione del convegno per i traffici marittimi

L'Elba reclama migliori collegamenti col continente



Due suggestivi aspetti dell'Isola d'Elba sul versante di Rio Marina

Dalla nostra redazione - LIVORNO, 26. L'Elba ha assolutamente bisogno di veder migliorati i collegamenti col continente, se si vuol evitare che il suo sviluppo turistico subisca pesanti e irreparabili paralizzazioni. Il tempo a disposizione è talmente ridotto che sarebbe indispensabile ricorrere a provvedimenti di emergenza.

Contemporaneamente — rompendo l'indifferenza dimostrata fino ad ora dai diversi governi — si dovrà procedere, però, alla costruzione di una nuova nave traghetto, del tipo «Alba», che consenta di superare il problema di comunicazione del quale l'Isola usufruisce attualmente.

Questo non è il solo problema che si pone. È necessario che si provveda ad un collegamento ferroviario indispensabile per favorire lo sviluppo del tipo di industria, che dovrà elevare il livello di vita delle popolazioni dell'Isola oggi basso.

Un'ulteriore prova della buona volontà di favorire i rapporti fra le due regioni d'irrimediata è stata offerta dagli jugoslavi alla delegazione rientrata in questi giorni ad Ancona.

Un'ulteriore prova della buona volontà di favorire i rapporti fra le due regioni d'irrimediata è stata offerta dagli jugoslavi alla delegazione rientrata in questi giorni ad Ancona.

Un'ulteriore prova della buona volontà di favorire i rapporti fra le due regioni d'irrimediata è stata offerta dagli jugoslavi alla delegazione rientrata in questi giorni ad Ancona.

Un'ulteriore prova della buona volontà di favorire i rapporti fra le due regioni d'irrimediata è stata offerta dagli jugoslavi alla delegazione rientrata in questi giorni ad Ancona.

Il costo dei trasporti, cui si deve aggiungere il costo del trasporto di numerosi automezzi e di autotreni; due unità sono corrette canadesi adattate, con limitate possibilità di carico; infine una piccola nave traghetto completa la flotta per i collegamenti tra il continente e l'Isola (inferiori, per numero a quelle del 1953, come è stato documentato dal vice-sindaco di Rio Marina) — ndr.

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

assicurati a mezzo di quattro navi: una è un traghetto modernamente attrezzato per il trasporto di numerosi automezzi e di autotreni; due unità sono corrette canadesi adattate, con limitate possibilità di carico; infine una piccola nave traghetto completa la flotta per i collegamenti tra il continente e l'Isola (inferiori, per numero a quelle del 1953, come è stato documentato dal vice-sindaco di Rio Marina) — ndr.

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

«Il costo per il trasporto delle merci è sensibile, in quanto al momento si aggiunge il diritto di porto e scarico dovuto alla Compagnia Portuale, mediamente, secondo quanto abbiamo potuto apprendere, esso oscilla da un minimo di 5-6 lire al kg. per merci povere ad un massimo di 20 lire per merce ricca. Naturalmente il gravame del trasporto raddoppia per una industria che acquista la materia prima sul continente e riexporta il prodotto finito. Purtroppo

Dal nostro corrispondente

NICASTRO, 26. La vocazione reazionaria della D.C., tesa a svuotare le istituzioni degli Enti locali e a renderli inoperanti, ha trovato pratica manifestazione nelle decisioni dei gruppi democristiani di Nicastro e Sambiasi di dimettersi da consiglieri, incapaci come sono a risolvere i problemi che da anni angustiano le due popolazioni. I d.c. che si erano presentati agli elettori dei due centri come gli unici capaci di risolvere tutti i problemi, si sono trovati a distanza di mesi nella incapacità cronica di amministrare, e sono giunti alla ingloriosa decisione di dimettersi in massa per aprire la strada alle gestioni commissariali.

A Sambiasi nel corso della recente riunione del Consiglio comunale, dopo la sostituzione di un consigliere democristiano, sindaco e giunta si sono dimessi.

A Nicastro, altro grosso centro della provincia di Catanzaro, a due km. da Sambiasi, la situazione è diversa. I d.c. si sono già dimessi da consigliere, sindaco e giunta.

Questa crisi è nata dalle contraddizioni esistenti in seno allo stesso gruppo democristiano da tempo e non sanate. Piano Regolatore, mancata discussione sui bilanci di previsione 1963-1964, costituzione di un democratico consorzio industriale eccetera sono queste le tappe per le quali sarebbe dovuto passare la D.C. che invece ha preferito cedere le armi, rinunciando anche a ricercare all'interno del Consiglio alleanze e convergenze sulla base di un programma di rinnovamento.

Non può essere dimenticata la continua battaglia condotta dai comunisti all'interno del Consiglio comunale e fuori di esso per evitare a Nicastro una lenta morte, per rendere operante, in funzione antimonopolistica, il Consorzio Industriale della Piana, per fermare il forte esodo di lavoratori e togliere dall'orbita del fallimento la piccola azienda contadina e i piccoli imprenditori privati e commerciali della città.

La D.C. ha sempre respinto caparbiamente l'azione della opposizione comunista per eccitata di fronte ai problemi concreti del Comune, per il livore reazionario con il quale ha corso la amministrazione della cosa pubblica in 15 anni di governo.

In questi anni, le amministrazioni d.c. sono state caratterizzate da malcostume, da intrighi, affarismi mentre i problemi della città venivano lasciati insoluti. Quegli stessi problemi, più volte posti dai comunisti alla attenzione della pubblica opinione, sono stati la causa della grave crisi che travaglia la D.C.

La D.C. in campagna elettorale aveva difeso un pieghevole dal titolo: «Nicastro in cammino». Si è trattato, alla resa dei conti, di un cammino a ritroso. Di fronte ai problemi della città venivano lasciati insoluti. Quegli stessi problemi, più volte posti dai comunisti alla attenzione della pubblica opinione, sono stati la causa della grave crisi che travaglia la D.C.

La D.C. per non può sfuggire alle sue gravi responsabilità politiche. Detenendo la maggioranza assoluta, ha disertato le riunioni del Consiglio o le ha abbandonate perché incapaci a sostenere un dibattito dal quale temeva che emergesse la sua costituzionale incapacità ad amministrare la cosa pubblica.

Antonio Gigliotti

La Spezia: nuovamente rinviato il processo a Michele Semelia

LA SPEZIA, 26. Il processo a carico dell'imputato edile è rinvio al 15 dicembre prossimo per l'assenza di un testimone. Il tribunale ha però respinto una istanza del difensore del Semelia avv. Furnò il quale aveva chiesto di basarsi sull'art. 152 del codice di procedura penale, il proscioglimento dell'imputato perché non sussisterebbero gli elementi materiali e psicologici del reato.

D. Notarangelo

Crisi a Nicastro ed a Sambiasi



Una strada di Nicastro

MATERA: crisi al Comune Sindaco e assessori si sono dimessi

Erano rimasti in carica per sette mesi nonostante fossero ormai in minoranza

Molise: approvato il progetto per l'irrigazione di 20 mila ettari

Il Consiglio di amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno ha approvato il progetto di massima per l'irrigazione di oltre 20 mila ettari nel Basso Molise con la spesa totale per tutti gli impianti valutata intorno ai venti miliardi di lire.

Il bacino del Liscione, che costituisce l'opera fondamentale del complesso irriguo, avrà una capacità di invaso possibile pari a circa 170 milioni di metri cubi, e potrà così soddisfare non solo le esigenze irrigue, ma anche quelle potabili ed elettriche della zona interessata.

Nell'impianto è previsto l'incrocio di due centrali idroelettriche, una ai piedi della diga e l'altra al termine del canale adduttore, con una potenza di 5500 Kw. L'impianto di irrigazione funzionerà quasi completamente con il sistema ad aspersione, e costituirà uno dei più grandi complessi di questo tipo del Mezzogiorno.

Vendimia etnari interessati dall'irrigazione e con l'acquedotto di Ternoletti, S. Giacomo degli Schiavoni, Larino, Camporotondo, Portocannone, S. Maria in Pensilis e Guadagnoli, tutti in provincia di Campobasso.

Attualmente la zona del Basso Molise è interessata zeneralmente da un'aggravata e caratterizzata estensiva, ma con lo sviluppo dell'irrigazione sarà possibile impiantare colture preclive, suscettibili di trasformazione sul piano industriale e idonee all'exportazione, con vantaggio per l'economia di tutta la zona. L'attuazione del progetto si inquadra in un programma molto vasto diretto non solo alla realizzazione di adeguati opere di irrigazione nel basso Molise, ma alla contemporanea sistemazione idraulica necessaria ad evitare danni alle colture per eventuali inondazioni da parte dei torrenti che attraversano la zona.