

FUCINO: per superare la crisi nell'agricoltura

Presentati dal Ministero dei Lavori Pubblici

Dall'Ente di riforma all'Ente di sviluppo

Situazione drammatica per il blocco del mercato delle patate - La manifestazione di domenica ad Avezzano

Nostro servizio

AVEZZANO, 16

Si è svolta ieri ad Avezzano una grande manifestazione promossa dall'Alleanza contadina della Marsica, dal Consorzio bieticoltori del Fucino e dalla Federazione marsicana delle Cooperative. Sono intervenute folte delegazioni da tutti i centri del Fucino dove la crisi del mercato delle patate ha assunto aspetti veramente drammatici e la richiesta di rendere remunerativo il prezzo delle bietole, avanzata dal Consorzio nazionale bieticoltori, ha trovato larga favorevole accoglienza.

Sia nella relazione introduttiva del compagno Rosini, che negli interventi queste questioni sono state sottolineate come aspetti particolarmente delicati della crisi molto più grave e più preoccupante che ha la sua origine negli errori ideologici della politica agraria governativa.

Alla manifestazione ha partecipato il compagno Attilio Esposito, segretario nazionale dell'Alleanza dei contadini, il quale dopo aver puntualizzato il valore ed il contributo delle lotte del Fucino nel quadro delle iniziative e delle lotte contadine — ha affrontato i problemi della crisi attuale come un aspetto della situazione generale dell'agricoltura italiana ed europea. Il compagno Esposito ha sottolineato con molta forza la necessità di un incontro tra le forze contadine e i dirigenti dell'Ente Fucino per fare in modo che i problemi che travagliano l'azienda contadina trovino soluzione in una visione organica della funzione degli enti di riforma, che debbono essere trasformati in enti di sviluppo agricolo regionale.

Ha concluso il dibattito il compagno Romolo Liberale, presidente dell'Alleanza contadina della Marsica, precisando che le rivendicazioni immediate dei contadini del Fucino e in primo luogo quella di inserire l'azienda contadina, singola e associata al centro di un'azione programmatica diretta a ridurre i costi di produzione, e ad aumentare il reddito dei coltivatori.

c. l.

Catanzaro: continua

da 21 giorni lo sciopero delle raccoglitori

CATANZARO, 16.

Da 21 giorni continua compatto lo sciopero delle 800 raccoglitori di olive di Nocera Terinese. Lo sciopero è tempo indeterminato, indetto unitariamente dalla CGIL, CISL e UIL, continua anche in tutta la provincia con alte astensioni in tutti i centri. Le organizzazioni sindacali, alla fine di una riunione congiunta, hanno emesso un comunicato, stampa in cui si precisa che lo sciopero delle raccoglitori di olive, è compatto nei centri olivicoli di Nocera Terinese, Sellia Marina, Calabro, Uria, Crucoli, Torretta di Crucoli, Strongoli, Follonica, Crotone, Cirò, Vibo, Montebello, Crispa, Rombio, Francica, Filogoso.

Gli agrari con il loro atteggiamento intransigente in merito al rinnovo del contratto provinciale dei braccianti agricoli, compromette la produzione d'olio.

Le tre organizzazioni sindacali hanno deciso di intensificare la lotta in corso nei seguenti centri: Rocca Bernarda, Mesoraca, Cimeri Crichi, Borgia, Nicastro, Sambase, S. Eufemia, Lencina, Accadia di Curinga, Filadelfia, S. Onofrio, San Pietro Maida, Maida e in altri centri della provincia.

A questa decisione le tre organizzazioni sindacali dei lavoratori sono costrette dall'assurdo atteggiamento assunto dall'Unione provinciale degli agricoltori in relazione alla stipula del contratto.



Una manifestazione di contadini nel Fucino, dove le ricorrenti crisi nella vendita dei prodotti (soprattutto patate) creano situazioni di forte malcontento

BARI: la destra dc ha ostacolato fino all'ultimo il provvedimento per i trasporti pubblici

I retroscena della municipalizzazione

Il sindaco era giunto a minacciare le dimissioni per rinviare l'attuazione della decisione - Approvata anche la municipalizzazione dell'azienda gas

Dal nostro corrispondente

BARI, 16.

Il Consiglio comunale ha approvato l'altra sera le deliberazioni per l'assunzione del mutuo, dell'appalto concorso per l'acquisto dei mezzi, e la municipalizzazione della nuova azienda municipale del servizio dei trasporti pubblici.

Per questo importante provvedimento la Giunta di centro-sinistra, come il nostro giornale ha ampiamente riferito nei giorni scorsi, è stata sull'orlo della crisi. La crisi, anzi, c'è stata, come ha confermato nel corso della seduta il capogruppo dc prof. Damiani. Quella parte della destra dc, capeggiata dal sindaco Lozupone, aveva tentato sino all'ultimo di rinviare di un anno la municipalizzazione del servizio.

Riunioni si sono svolte nei giorni scorsi ad alto livello a Roma per evitare che mentre si costituiva il governo di centro-sinistra si mettesse in crisi la Giunta di centro-sinistra nella città dell'onorevole Moro. La manovra di rinviare il provvedimento è fallita nonostante che il sindaco avesse minacciato le dimissioni qualora si procedesse, come da impegni presi, alla municipalizzazione del servizio entro il 31 gennaio 1964.

Il provvedimento era maturato nella coscienza dei baresi, troppe volte era stato rinviato. D'altra parte la pressione comunista — che aveva denunciato pubblicamente il tentativo di rinvio del provvedimento — la posizione energica dei socialisti e l'impegno della sinistra dc hanno avuto ragione. Al sindaco non rimane ora che attuare la minaccia e dimettersi da una Giunta della quale non condivideva il programma ed impegni.

Sulla quale mantiene costantemente un'ipoteca di destra. Per l'opposizione del sindaco Lozupone i provvedimenti relativi alla municipalizzazione del servizio sono stati approvati dal Consiglio — come ha rilevato il capogruppo comunista on. Asennato — con un grave ritardo che potrebbe avere effetti nocivi sul funzionamento del servizio che avrà

inizio fra 15 giorni. Entro

questo termine la Giunta dovrà procedere infatti all'acquisto dei mezzi, nominare il Consiglio di amministrazione dell'azienda, prendere in consegna dall'azienda privata che ha gestito finora il servizio, i mezzi di proprietà dell'Amministrazione comunale.

Il Consiglio ha approvato anche la municipalizzazione dell'azienda gas.

Due provvedimenti di municipalizzazione che finalmente sono stati portati a compimento e per i quali la presenza dei comunisti e le lotte unitarie di questi ultimi quindici anni hanno avuto il loro peso decisivo e insostituibile. La battaglia non è certo finita, perché ora si sposta sul contenuto dei provvedimenti di municipalizzazione di servizi pubblici, nel senso che essi devono significare un aumento del potere operaio all'interno di queste aziende. Ed in questo senso si è svolta l'altra parte della discussione del Consiglio comunale, quando il compagno Ciannini, a nome del gruppo comunista, presentava una serie di emendamenti intesi appunto ad assicurare ai lavoratori delle due aziende un maggiore potere di decisione e di controllo. Gli emendamenti sono stati quasi tutti respinti dalla Giunta di centro-sinistra, tra il silenzio, che ha colpito molto i lavoratori presenti al dibattito, dei compagni socialisti nessuno dei quali ha preso la parola per sostenere emendamenti sostanziali per quanto concerne i diritti dei lavoratori dell'azienda.

Richiamandosi a impedimenti di ordine giuridico, superati peraltro da altre giunte di centro-sinistra, si è impedito per ora che i lavoratori dipendenti delle due aziende municipalizzate fossero rappresentati nei consigli di amministrazione dell'azienda. Sono state fatte solo assicurazioni, come quelle che erano state espresse un anno fa quando si trattò della municipalizzazione del servizio di nettezza urbana e che non sono state ancora mantenute.

Italo Palasciano

Salerno: interrogazione sull'aumento del prezzo dei trasporti

SALERNO, 16.

In merito agli aumenti del prezzo dei trasporti operati dalla SITA, il compagno senatore Riccardo Romano ha presentato la seguente interrogazione, con risposta scritta, al Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile:

«Premesso che in data 9-12-1963 la SITA ha approntato improvvisamente in provincia di Salerno aumenti di prezzo del biglietto, che il Prefetto di Salerno ad una delegazione di abitanti della costa amalfitana, che si era recata nel suo ufficio per esprimere la protesta delle popolazioni, ha dichiarato che gli aumenti erano regolarmente autorizzati e che essi erano addirittura inferiori ai ritocchi cui l'azienda era stata autorizzata; che le tariffe SITA in provincia di Salerno prevedono un costo chilometrico differenziato a seconda delle zone nelle quali la Società subisce la concorrenza di altre aziende o di quelle nelle quali, come sulla costa amalfitana, gestisce in regime di monopolio; tanto premesso, il sottoscritto interroga l'onorevole Ministro per sapere quali provvedimenti ritenga di dover adottare a tutela degli interessi delle popolazioni assoggettate all'ingiustificato aumento e per conoscere le considerazioni sulle quali l'aumento stesso sia stato accordato».

Livorno: oscuri progetti per il bacino di carenaggio

Dalla nostra redazione

LIVORNO, 16.

Dopo le vivacissime polemiche provocate dagli indirizzi — poi rientrati — che la DC voleva imporre nella composizione del Consorzio costituito per la sua costruzione, il nuovo bacino di carenaggio destinato a potenziare l'attività cantieristica livornese, si è riproposto in maniera allarmante all'attenzione delle autorità amministrative e politiche livornesi, per le preoccupazioni, tutt'altro che infondate, nel corso della riunione dell'assemblea consortile di venerdì scorso, e fatte proprie da tutti gli altri.

Prima di entrare nel vivo della questione, ci sembra necessario ricostruire brevemente le vicende attraverso le quali si giunse a strappare allo Stato il finanziamento — parziale — di quest'opera.

Fu al termine della lunga lotta combattuta da tutta la città, al fianco degli "ansaldini" per la difesa del cantiere navale, che il governo accettò di contribuire per l'80% (fino ad un limite massimo di otto miliardi), alla costruzione di un bacino in grado di ospitare navi fino a sessantamila tonnellate ed il cui costo — si calcolò — dovrebbe aggirarsi sui dieci miliardi: la differenza fra il contributo dello Stato e la spesa reale, sarebbe stata recapitata attraverso gli enti locali e gli altri organismi interessati (Camera di Commercio, Istituti di Credito).

Il bacino, si disse allora, avrebbe dovuto dare lavoro a circa trecento operai, il che — assieme alla nuova industria di carpenteria metallica, che sta sorgendo alla periferia della città — avrebbe compensato Livorno dei pesanti lavori che perderà col ridimensionamento del cantiere.

Furono proprio questi impegni — il bacino e la carpenteria metallica — a permettere al Sindaco di Livorno di definire un «onorevole compromesso», quello firmato dal suo stesso nome, e dall'allora Presidente del Consiglio, Fanfani. Fra l'altro quel compromesso stabiliva proprio che la costruzione della nuova, importantissima opera — cantieristica e portuale nello stesso tempo — sarebbe stata curata da un consorzio locale, costituito dai partiti politici cittadini, superate le elezioni del 28 aprile, ritrovavano «la necessaria unità di intenti».

Una volta insediato, il Consorzio si è trovato a dover affrontare la parte che oserebbe definire più delicata dell'attività. E' ora, infatti, che si devono definire le strutture del bacino, i tempi ed i modi di costruzione, l'aggiudicazione dei lavori, la convenzione col Ministero dei Lavori Pubblici ecc. Successivamente si atterrà, invece, di costruire l'esecuzione dei lavori e sorvegliare che siano rispettati gli impegni reciprocamente assunti. Si può facilmente immaginare, dunque, l'attenzione con la quale sono stati esaminati i documenti inviati, per essere approvati, dalla stessa Giunta municipale.

Si tratta, appunto, delle convenzioni, del bando di appalto-concorso e del capitolato speciale di appalto per la parte muraria del bacino. Proprio nel corso di questo esame sono sorte le perplessità e le preoccupazioni più accendevoli all'indizio: la complessità e preoccupazioni giustificate, non fosse altro, dallo spirito col quale fu raggiunto l'accordo per la realizzazione del bacino e che ancora è ben presente specialmente in coloro che furono protagonisti, in prima persona, della lotta per il cantiere.

Evidentemente, infatti, la unica possibilità di impiegare trecento lavoratori previsti per il bacino, è quella che l'opera venga consegnata alla città perfettamente funzionante; cioè completa di tutte le attrezzature necessarie. Così fu inteso allora, ritenendo che le stesse attrezzature dovessero essere finanziate coi dieci miliardi.

Purtroppo di queste opere (grues, binari di scarramento, barca-porta ecc.) si trova cenno soltanto nella relazione illustrativa preparata dal Genio Civile per le Opere Marittime per precisare le caratteristiche e la funzionalità del bacino. Tutti gli altri documenti — sia la convenzione, come il bando di concorso, il capitolato di appalto e lo stesso progetto massimale — si riferiscono soltanto all'opera muraria, e, praticamente una «vasca» priva di tutte le strutture — sembrando quasi che il Mi-

nistero voglia limitare a questa il suo contributo. Non solo, ma la stessa convenzione proposta — nel suo articolo 9 — stabilisce che «lo espletamento di ogni e qualunque pratica riguardante lo studio del progetto, il bando di appalto-concorso, la aggiudicazione dei lavori, la direzione, la sorveglianza e la collaudazione degli stessi, è demandata al Ministero dei LL.PP., attraverso i propri organi tecnici e amministrativi». E ciò contrasta chiaramente con lo stesso statuto del consorzio, che demanda a questo Ente tutti quei compiti, autorizzandolo a servirsi, per la parte tecnica, dei competenti uffici del ministero o di altri enti.

Ma a prescindere dallo statuto, i consiglieri hanno rilevato che non si può pensare di escludere il consorzio da qualsiasi possibilità di controllo e di partecipazione diretta, specialmente in fase di aggiudicazione, limitando la sua attività alla fase successiva, quella dei rapporti con la ditta appaltatrice. Per questo è stata avanzata la richiesta che rappresentanti dell'Ente fiancheggiato fin da ora gli organi tecnici ed amministrativi del Ministero. Così come dovrà essere chiarito col Ministro il problema delle strutture e del loro finanziamento: si dovrà sapere, cioè, se si intendono presentare in un secondo tempo i progetti relativi — ed in tal senso occorre specificarlo meglio nei documenti proposti — pensando che la spesa relativa rientri nei dieci miliardi, oppure no.

Nel secondo caso è necessario anche stabilire quale significato ha la parte del compromesso firmato per il ridimensionamento del cantiere, ove, si stabilisce che l'IRI dovrà mettere il «Luigi Orlando» nelle condizioni di potersi attrezzare per far fronte all'attività di bacino, perché potrebbe essere ancora questa la strada scelta dal governo per fornire le opere delle attrezzature necessarie.

La tranquillità sul completamento del bacino, vale bene i 10-15 giorni necessari per giungere a questi chiarimenti, i quali devono evitare che si ripeta per Livorno la esperienza degli operatori portuali, ai quali è stata concessa a disposizione una banchina ad alto fondale provvista di qualsiasi attrezzatura e senza neppure la possibilità (che non vi sarebbe certo nel caso del bacino) di provvedere loro stessi al finanziamento, almeno delle grue indispensabili, con un'autotassazione.

Siena: secondo sciopero alla Metalvetro

SIENA, 16.

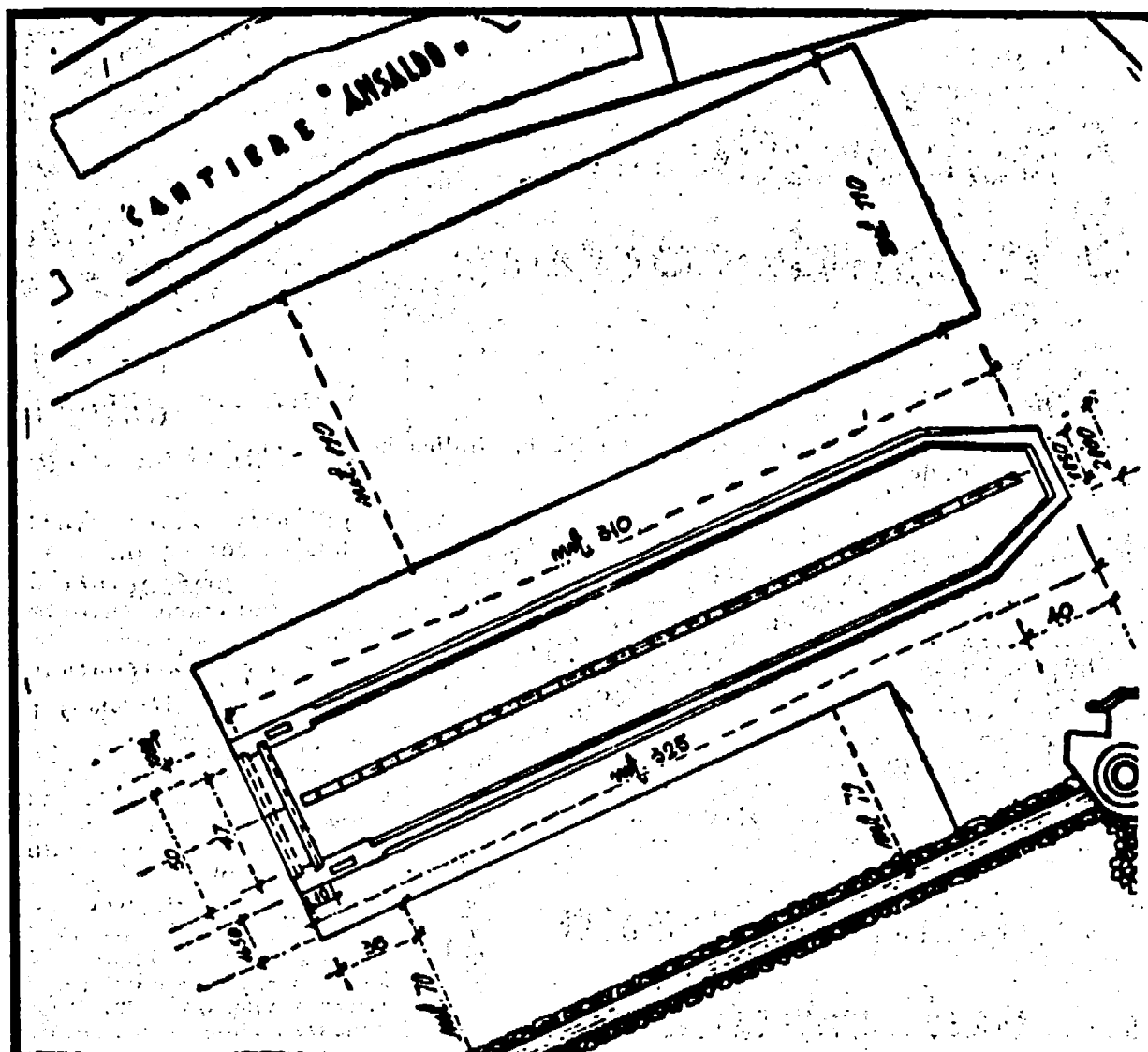
Mercoledì 18, i 70 operai della Metalvetro di Siena scenderanno in sciopero per la seconda volta per sciopero per 24 ore. Tale azione si è resa necessaria di fronte alla fermezza degli industriali che respingono le richieste di tutte le sue clausole, del contratto nazionale dei metalmeccanici. L'attenzione e la lotta degli operai si accenderanno particolarmente sulla rivendicazione del premio di rendimento, dell'indennità di mensa e sulla revisione delle qualifiche.

Dal nostro corrispondente

AVELLINO, 16.

Gli amministratori della Provincia continuano a rifiutare la proposta di sciopero dei dipendenti per risolvere la grave vertenza in atto da due settimane. Oggi, infatti, è il quindicesimo giorno di sciopero totale al quale funzionari, impiegati, salariati e cantonieri dell'Amministrazione provinciale hanno dovuto far ricorso per ottenere la pianta organica e gli adeguamenti economici alla luce degli accordi intervenuti su scala nazionale.

Per oltre due anni i dipendenti hanno atteso una dignitosa soluzione di questi due problemi che investono la loro esistenza e la loro avvenire. Ma gli amministratori democristiani con l'appoggio dei socialisti (che condividono la responsabilità del governo della provincia) hanno deluso le legittime aspettative dei lavoratori. Di qui il ricorso alla lotta guidata unitariamente dai sinda-



Così il bacino viene presentato nel progetto dal Ministero dei Lavori Pubblici

FANO: incontro dei parlamentari del PCI con le categorie produttive

Una politica per la pesca

Nostro servizio

FANO, 16.

Ieri a Fano, in un salone della Cooperativa Masai, i parlamentari comunisti marchigiani hanno effettuato il primo degli incontri programmati con le categorie produttive per dibattere i maggiori problemi della regione e contribuire alla loro soluzione anche con opportune iniziative a livello parlamentare.

Questo primo incontro è avvenuto con i pescatori ed i piccoli armatori della marineria fanese.

Al convegno, in rappresentanza del gruppo comunista marchigiano sono intervenuti i compagni senatori Eolo Fabiani ed Evio Tomassucci e l'on. Giuseppe Angelini. Aveva inviato la sua adesione il sindaco socialista di Fano, Guido Fabiani. La relazione d'apertura — che ha ottenuto aperti consensi — è stata svolta dal compagno Giuseppe Cingolani di Ancona, dirigente nazionale del movimento cooperativistico per il settore della pesca.

Da un'importante marineria come quella di Fano era lecito attendersi un convegno ad alto livello. Ed, infatti, è stato così. Il convegno è stato impostato e si è mantenuto sui binari di una visione ampia e nazionale del problema della pesca. Partito dalla denuncia della critica e fortemente preoccupante situazione del settore ittico, si è concluso indicando i punti cardine della ripresa: il raggiungimento di civili condizioni contrattuali, assistenziali, previdenziali, professionali per i pescatori, l'intervento della scienza per il ripopolamento e la tutela del patrimonio ittico dei nostri mari, la pesca oltre gli stretti, un maggiore e più agevole credito ai piccoli imprenditori del mare, l'ammodernamento e potenziamento dei porti, gli sgravi fiscali, la valorizzazione del movimento cooperativistico con un costante appoggio governativo alla sua attività, ecc.

Nel corso dell'incontro sono state riportate varie ammissioni di esponenti della DC e dei passati governi sul fallimento della serie di dispendiose misure prese dalla Liberazione ad oggi per la pesca.

In linea con le dimensioni del dibattito, il convegno ha proposto che una volta delegazione — non solo composta da marinai fanesi, ma da quelli di Ancona, di San Benedetto, di Chioggia, di Molfetta ovvero delle più importanti marinerie dell'Adriatico — si costituisca al più presto per incontrarsi a Roma con il Ministro della Marina Mercantile. E' stato altresì auspicato uno stretto e continuo collegamento fra le varie marinerie.

Sul piano delle iniziative locali il convegno ha nominato una commissione con il compito di sollecitare presso le autorità cittadine e provinciali la soluzione di taluni importanti problemi della marineria fanese: un servizio radiotelefonico da terra per tutte le 24 ore della giornata, case ai pescatori, ultimazione di lavori nel bacino portuale, migliore regolamentazione dell'esercizio della pesca costiera ecc.

I pescatori hanno invitato il sen. Evio Tomassucci a tenersi in permanente contatto con la categoria. Superfluo dire che la richiesta è stata accolta dal nostro compagno con pieno favore.

Walter Montanari

Avellino: 15° giorno di sciopero alla Provincia

Dal nostro corrispondente

AVELLINO, 16.

Gli amministratori della Provincia continuano a rifiutare la proposta di sciopero dei dipendenti per risolvere la grave vertenza in atto da due settimane. Oggi, infatti, è il quindicesimo giorno di sciopero totale al quale funzionari, impiegati, salariati e cantonieri dell'Amministrazione provinciale hanno dovuto far ricorso per ottenere la pianta organica e gli adeguamenti economici alla luce degli accordi intervenuti su scala nazionale.

Per oltre due anni i dipendenti hanno atteso una dignitosa soluzione di questi due problemi che investono la loro esistenza e la loro avvenire. Ma gli amministratori democristiani con l'appoggio dei socialisti (che condividono la responsabilità del governo della provincia) hanno deluso le legittime aspettative dei lavoratori. Di qui il ricorso alla lotta guidata unitariamente dai sinda-

cati di categoria della CGIL e con un manifesto in cui fra

altro è detto che l'obiettivo della lotta in corso è solo quello di ottenere «più giuste ed eguali condizioni di lavoro, di distribuzione, di riconoscimento della dignità umana dei lavoratori».

In questa vicenda che acuisce ogni giorno il disagio della vita amministrativa (centinaia di edili impegnati in lavori per conto dell'Amministrazione provinciale) si resta senza salario perché non è possibile prevedere ai sopraluoghi per pagare gli statuti di avanzamento) i rappresentanti del PSI mostrano di essere praticamente alla mercé degli assessori dc, anche se definiscono «intollerabili» le opposizioni a qualsiasi trattativa da parte di alcuni esponenti democristiani dell'Amministrazione. I gruppi di opposizione hanno chiesto a termini di legge, la convocazione del Consiglio per discutere sulla grave vertenza.

Attorno ai lavoratori si registra ogni giorno di più la solidarietà della cittadinanza. Con i tentativi di talune forze politiche che tentano di accreditare il progetto dei lavoratori e dei sindacati di far cadere la giunta, le segreterie della CISL e della CCIL hanno risposto

Pisa: «voci» di aumento delle tariffe filoviarie

Dal nostro corrispondente

PISA, 14.

Da qualche tempo la stampa cittadina annuncia l'aumento delle tariffe della Azienda Trasporti Urbani Municipalizzati. Proprio ieri, del resto, lo assessore alle municipalizzate, il democristiano Doveri, ha rilasciato un'intervista ad un quotidiano in cui prende decisamente posizione a favore dell'aumento del biglietto sui trasporti urbani.

Il fatto che balza agli occhi è che si vuole forzare la mano su tale questione.

Il Consiglio di amministrazione dell'ATUM, a quanto ci risulta, non ha emesso alcun comunicato in merito. L'alto del problema: si sta discutendo infatti il bilancio preventivo che dovrà essere portato al Consiglio comunale gli aumenti dovranno essere ingiustificati in questo atto. Ma le notizie fuggono una dopo l'altra perché, secondo certa stampa, tutto sarebbe ormai deciso.

E' un metodo questo che più volte abbiamo criticato e che deve cessare. Ma a parte il metodo, è la sostanza della decisione che è grave. Si dice che il prezzo dei biglietti verrà portato a cinquanta lire benché questo provvedimento, fra l'altro, non valga nemmeno a sanare le perdite dell'azienda.

L'amministrazione comunale si è fin troppo disinteressata del problema dei trasporti pubblici. Ora sembra interessarsi a meno che l'assessore alle municipalizzate non parli a titolo personale e venga prontamente smentito dagli altri membri di Giunta — colpendo di gestione sulla base delle migliaia e migliaia di famiglie.

Perché l'assessore Doveri che ha sprecato un fiume di parole nel corso dell'intervista non ha posto in modo serio i termini della questione? Perché non ha parlato del problema della unificazione dei trasporti urbani ed extraurbani?

Alla Giunta di centro-sinistra forse non interessa più? In fondo molte cose dell'accordo programmatico, delle dichiarazioni rese dal sindaco quando si presentò al Consiglio comunale sono state palesemente violate. Si intende fare altrettanto con l'ATUM?

Ecco, per esempio, quanto si disse per l'azienda di trasporti urbani. Dalla dichiarazione dei quattro partiti, DC, PSI, PSDI, PRI si tralasciava: «Trasporti pubblici: Si afferma la opportunità della unificazione dei servizi di trasporti urbani ed extraurbani sotto il profilo della migliore funzionalità e della loro economicità».

Il dott. Viale nelle sedute 1 e 2 ottobre 1962 parlando a proposito dell'ATUM disse: «Allo scopo di evitare il determinarsi di una situazione di lunga insostenibilità, occorrerà una soluzione che preveda di urgenza (è passato più di un anno, n.d.r.) uno studio per il contenimento dei costi di gestione sulla base delle seguenti proposte: Revisione della rete autofiloviarie in modo da renderla più rispondente alle attuali necessità degli utenti; automazione delle attrezzature aziendali». Proseguendo ebbe modo di affermare: «In prospettiva si pone pure l'obiettivo della unificazione delle linee di trasporto urbano ed interurbano che interessano il territorio comunale».

s. a.

Alessandro Cardulli