

Intervento del compagno Bertoli al Senato

Si vuole scaricare sui lavoratori le difficoltà congiunturali

Dibattito sugli indirizzi di politica economica

Il Senato ha cominciato ieri la discussione delle interpellanze e delle mozioni presentate in relazione alla congiuntura economica attuale e alle prospettive della programmazione. Le interpellanze comuniste erano firmate dai compagni Bertoli, Fortunati, Gigliotti, Pellegrino, Pesenti, Pirastu, Sammaritani e Stefanelli. La prima interpellanza riguardava il grave fenomeno della fuga dei capitali italiani all'estero, la seconda, più ampia, si riferiva in generale agli indirizzi di politica economica di questo governo. Il compagno Bertoli, che ha parlato a nome del gruppo dei firmatari del documento, ha svolto una puntuale analisi dei fenomeni negativi di questa fase economica e finanziaria nel nostro paese. La tesi che si potrebbe definire più rozzza dei grandi monopoli, ha detto Bertoli, è quella secondo cui l'inflazione, ormai presente, il rallentamento relativo della espansione produttiva, la tensione creditizia sono dovuti ad una sola causa: agli aumenti salariali che si sono avuti soprattutto negli ultimi due anni. La

unica soluzione è quindi quella di arrivare, in una forma o nell'altra, al blocco salariale. Più sottile, ma ugualmente nella concezione, è la tesi del governatore della Banca d'Italia Carli. Gli aumenti salariali, sostiene il governatore, sono stati superiori agli aumenti della produttività globale (qui Bertoli ha spiegato come la produttività non debba essere considerata globalmente, ma si devono analizzare volta per volta gli scarti, dovuti alle strutture invecchiate, oppure alle posizioni di rendita eccetera); da questo giudizio Carli non cava la necessità di arrivare ad un blocco di fatto del reddito dei lavoratori e una contrazione sia della spesa pubblica che del credito alla media e piccola industria. Sia per Carli che per i grandi monopoli a queste misure dovrebbero ridursi l'intervento anti-congiunturale del governo, in attesa di un «secondo tempo» di programmazione concertata.

Questa analisi e queste tesi, ha proseguito Bertoli, sono parallele — e in forma allarmante — alle linee tenute in materia di politica economica nel programma governativo. Anche qui troviamo la distinzione circa i «due tempi» della programmazione: con l'aggiunta di un impegno a prendere fin d'ora provvedimenti «coerenti» con le prospettive della programmazione.

La coerenza, ha detto Bertoli, c'è in effetti: essa esiste sia fra l'azione del governo Leone e quella del governo attuale, sia fra le attuali misure congiunturali e gli obiettivi finali della programmazione enunciate nel rapporto Saraceno. E' però una coerenza negativa, che prefigura una programmazione imperativa diretta per le imprese statali e, almeno nei desideri, per i sindacati. La programmazione imperativa, invece, per i grandi monopoli.

Con abbondanza di esempi e una accurata analisi, Bertoli ha dimostrato quindi la provata esistenza di un parallelismo fra volontà dei monopoli e scelte governative. La programmazione, ha detto Bertoli, è facile dimostrare che tutti i fenomeni congiunturali attuali hanno profonde radici nei vecchi mali strutturali della nostra società, e che è la programmazione che deve intervenire con coraggio e fermezza. In tal senso la tesi governativa sui «due tempi» della programmazione non serve che a coprire le vere radici dell'inflazione attuale, permettendo che il costo del risanamento ricada ancora una volta sulla classe lavoratrice.

A conclusione Bertoli ha elencato le seguenti richieste: 1) misure di controllo dei prezzi e una seria riforma del CIP (le proposte comuniste riguardano l'arresto canonico, il blocco delle tariffe dei servizi pubblici, il blocco dei prezzi delle derrate alimentari, dei concimi, del cemento, dello zucchero, dei farmaceutici); 2) misure per il controllo del credito e degli investimenti privati al fine di ristabilire una scala di priorità che tenga conto, in primo luogo, della necessità di investimenti produttivi per l'agricoltura, per gli enti locali che dovranno attuare le leggi urbanistiche per l'ENEL, eccetera; 3) misure concrete ed energiche per frenare il flusso dei capitali all'estero che continua a crescere; 4) considerare la possibilità di un prestito nazionale o estero; 5) impostare e avviare l'attuazione della riforma tributaria.

Prima del compagno Bertoli, ha avuto il compito di Nencioni per illustrare la mozione del suo gruppo che sollecita misure deflazionistiche del governo. Il dibattito — anche il socialista Tolloy — è presente con una interpellanza sulla fuga di capitali — proseguirà oggi.

Lombardi ha accettato la nomina all'«Avanti!»

Sarà il nuovo direttore

Firmato l'accordo culturale fra l'Italia e l'URSS

La Scala a Mosca il Bolscioi a Milano

Nella sala Morosini della Farnesina è stato firmato ieri il protocollo relativo agli scambi culturali tra l'Italia e l'URSS per il 1964. Il protocollo è stato firmato dai capi delle due delegazioni che hanno condotto il negoziato, il ministro plenipotenziario Plo Archi e l'ambasciatore dell'URSS a Roma Kozirev.

Il comunicato congiunto diramato a conclusione del negoziato si afferma che il programma di scambi fra i due paesi nel campo della cultura, della scienza, della tecnica, dell'istruzione e dello sport per il periodo luglio 1962 - dicembre 1963 è stato realizzato in modo soddisfacente. Per gli anni '64 e '65 le due delegazioni hanno elaborato un nuovo programma di iniziative di interesse reciproco e riguardanti l'invio di un lettore di italiano presso l'Università di Mosca e di un lettore di russo presso l'Università di Roma, lo scambio di scienziati, studenti, pubblicazioni scientifiche anche nel settore della tecnica, dell'agricoltura, dell'educazione

e della sanità. Sono state concordate altresì interessanti iniziative nel campo del teatro, della musica, del cinema e dello sport, tra le quali speciale rilievo assumono i previsti spettacoli del teatro della Scala a Mosca e del Bolscioi a Milano. Il programma prevede inoltre lo scambio di materiale radio e televisivo per la trasmissione sulle reti sovietiche e italiane. Il programma non esclude la realizzazione di altre iniziative anche da parte di organizzazioni non governative.

Alla cerimonia della firma, hanno assistito il ministro del commercio estero dell'URSS Piatov, giunto in Italia per la firma degli accordi commerciali italo-sovietici previsti nella mattina di oggi, e il ministro Saragat, il ministro Nicolae Piatov e il ministro degli Esteri italiano. Al colloquio erano presenti l'ambasciatore dell'URSS in Italia Kozirev e il vice direttore generale degli affari economici della Farnesina ambasciatore Mondello.

Illustrato dal presidente D'Angelo

Il programma del governo siciliano

Contraddittorie dichiarazioni sulla politica economica - Come sono stati assegnati gli assessorati

Dalla nostra redazione

PALERMO. 4. Il presidente della regione D'Angelo ha reso questa sera in assemblea le dichiarazioni programmatiche del sesto governo siciliano di centro-sinistra con le prospettive della programmazione.

La coerenza, ha detto Bertoli, c'è in effetti: essa esiste sia fra l'azione del governo Leone e quella del governo attuale, sia fra le attuali misure congiunturali e gli obiettivi finali della programmazione enunciate nel rapporto Saraceno. E' però una coerenza negativa, che prefigura una programmazione imperativa diretta per le imprese statali e, almeno nei desideri, per i sindacati. La programmazione imperativa, invece, per i grandi monopoli.

Con abbondanza di esempi e una accurata analisi, Bertoli ha dimostrato quindi la provata esistenza di un parallelismo fra volontà dei monopoli e scelte governative. La programmazione, ha detto Bertoli, è facile dimostrare che tutti i fenomeni congiunturali attuali hanno profonde radici nei vecchi mali strutturali della nostra società, e che è la programmazione che deve intervenire con coraggio e fermezza. In tal senso la tesi governativa sui «due tempi» della programmazione non serve che a coprire le vere radici dell'inflazione attuale, permettendo che il costo del risanamento ricada ancora una volta sulla classe lavoratrice.

collaborazione dell'intera assemblea «come un fatto positivo e condizionante del processo» della sua azione. In particolare per quello che attiene ai problemi che «condizionano la vita stessa dell'autonomia» come in particolare i rapporti costituzionali ed economici con lo Stato. D'Angelo ha anche esplicitamente accennato a «possibili convergenze» da realizzare in sede parlamentare evitando di fare un discorso apertamente discriminatorio come, invece, aveva fatto con risultati così clamorosi nella relazione di D'Angelo è legato all'esplicito riconoscimento che la maggioranza è molto esi-

guata, fatto proprio stasera nel corso delle dichiarazioni programmatiche. Dopo questo capitolo D'Angelo ha affrontato i temi dello sviluppo economico dell'isola soffermandosi a trattare in particolare la politica di pianificazione (per la quale ha promesso per la terza volta, come imminente, la costituzione del comitato per la politica nazionale di piano, e in particolare di favorire lo sviluppo di piccole e medie aziende, e porre «limiti rigorosi» per l'immissione alle agevolazioni previste in modo da evitare destinazioni dei finanziamenti e dei contributi in direzioni non previste dal piano, e di carattere monopolistico. D'Angelo non ha tuttavia speso una parola in questo quadro per indicare che a queste linee di intervento dovrà corrispondere una effettiva svolta nella politica degli enti finanziari ed economici regionali, che non sia una funzione di favoreggiamento degli interventi del monopolio privato e in particolare di quello chimico (vedi accordo SO-FIS-Montecatini). Per quello che riguarda la agricoltura, D'Angelo ha confermato l'intenzione del governo di dare vita all'ente di sviluppo e di adottare misure in favore della piccola proprietà contadina, ma ha anche ammesso che una parola sia stata impiegata per affermare la necessità di una radicale riforma dei patti agrari e di un miglioramento nella ripartizione dei prodotti.

Per l'urbanistica il governo regionale intende ricalcare le orme dell'accordo Moro-Nenni: mentre per le questioni della pubblica amministrazione D'Angelo si è impegnato a favorire un decentramento amministrativo il più ampio possibile. Elemento assai interessante della parte finale del discorso programmatico, è stato l'annuncio che il governo ha già trasmesso all'assemblea le relazioni della commissione ispettiva nominata a suo tempo per indagare sulle camere di commercio, i mercati generali e i comitati di Palermo, Trapani e Agrigento. Di queste relazioni soltanto quelle che riguardano le amministrazioni comunali delle tre città non sono state ancora depositate, ma lo saranno non appena i funzionari ispettori le avranno ultimato.

Gli studenti della facoltà di lettere hanno a lungo manifestato dinanzi alla sede dell'istituto, all'Università, per ottenere che il professor Ettore Paratore, titolare della cattedra di letteratura latina, adempisse il suo corso. L'esigenza è determinata dal fatto che oltre mille studenti sono costretti a stiparsi dentro una sola aula e non hanno la possibilità in questo modo di ascoltare le lezioni, né di prendere i necessari appunti. Il professor Paratore, che per molti anni ha voluto mantenere esclusivamente il suo corso, è stato costretto dalla protesta degli studenti a istituire, da oggi, due turni.

NELLA FOTO: un aspetto della manifestazione degli studenti di lettere.

Sostituisce Pieraccini in contrasto col portavoce del governo, Delle Fave, il giornale del PSI afferma che Nenni avrebbe concordato con Saragat solo sulla politica europea, tacendo o dissentendo su Cipro e la Cina

Il compagno Riccardo Lombardi è il nuovo direttore dell'«Avanti!». La nomina è stata decisa ieri sera dalla direzione del PSI, riunita per esaminare alcuni problemi organizzativi del Partito sorti in seguito all'ingresso nel governo di diversi dirigenti e dalla scissione del PSIUP.

Dopo la relazione di Saragat al Consiglio dei ministri sulla politica europea, Cipro e Cina, gli echii da parte socialista non sono stati molto soddisfatti. L'atteggiamento dell'«Avanti!», ieri, era abbastanza significativo dell'imbarazzo del PSI che, dopo avere richiesto a voce piuttosto elevata (tramite le dichiarazioni di Gigliotti, De Martino e Lombardi) un «approfondimento» della politica estera, quando si è poi offerta l'occasione hanno subito passivamente tutte le impostazioni di Saragat. La riprova di tale imbarazzo socialista si coglieva ieri nella minimizzazione data dall'organo del PSI alla relazione di Saragat, ridotta a poche righe. L'«Avanti!», indirettamente e con estrema cautela, dava a vedere la sua irritazione per le pesanti dichiarazioni del ministro Delle Fave il quale, in una dichiarazione riportata con visibilità da tutta la stampa, aveva espresso la sua soddisfazione per il fatto che Nenni aveva concordato con Saragat, e che la relazione di Saragat che il vicepresidente del Consiglio, avrebbe giudicato, «precisa, documentata e confacente alla linea degli accordi quadripartiti». Nel resoconto dell'«Avanti!», di ieri, non solo la dichiarazione di Delle Fave veniva «totalmente ignorata», ma, a proposito dell'intervento di Nenni, si affermava che il vicepresidente, intervenuto nel dibattito sulla relazione di Saragat, occupatosi dell'Europa, della Cina e di Cipro, aveva concordato con l'impostazione data sui problemi europei.

Da tale stringato resoconto dovrebbe risultare, contrariamente a quanto ha detto Delle Fave, che Nenni non ha concordato o non ha aperto bocca su tutte le altre questioni, ivi comprese Cipro e la Cina.

Ma su ciò l'«Avanti!» lascia libero il lettore di fare le proprie deduzioni.

SARAGAT E WALKER Ieri il ministro degli Esteri Saragat ha avuto un lungo colloquio con il ministro degli Esteri britannico, Lord Alexander of Hailes, a proposito del cosiddetto «governo ombra» britannico. Walker ha dichiarato che la cordanza di opinioni con Saragat è stata perfetta su tutte le questioni discusse. Dopo il colloquio, Saragat ha offerto un'aula di colloquio con la partecipazione mista PSI-PSDI, con l'intervento di Nenni, Lupis, A. Banfi, Tanassi, De Martino, Cariglia, Lombardi e Vittorelli.

INTERVISTA CARLI In una intervista concessa a Mario Misiroli, il dr. Guido Carli, governatore della Banca d'Italia, ha ripetuto le sue note tesi in materia di politica economica. L'economia, egli ha detto, «è a un bivio», per cui continuare a stimolare la domanda interna significa promuovere l'inflazione. D'altra parte, bisogna evitare anche una politica di deflazione, di fermare le cose «sul punto di equilibrio», e questo sarebbe il compito della programmazione: fare, cioè, una graduatoria dei bisogni, scegliere quelli «essenziali». Per l'ideale, secondo Carli, è di fermare le cose «sul punto di equilibrio», e questo sarebbe il compito della programmazione: fare, cioè, una graduatoria dei bisogni, scegliere quelli «essenziali». Per l'ideale, secondo Carli, è di fermare le cose «sul punto di equilibrio», e questo sarebbe il compito della programmazione: fare, cioè, una graduatoria dei bisogni, scegliere quelli «essenziali».

g. f. p.

Dopo una denuncia al Consiglio comunale

Sospesa a Torino una delibera che regala 630 milioni alla DC

Trasporti pubblici

Quei poveri concessionari...

Dopo i proprietari di aree vincolate dalla legge, i piccoli e medi imprenditori edili dell'ACER, una nuova categoria entra con tanto di preoccupazioni a dare la caccia ai profitti e a sfruttare i dipendenti e utenti, ma solo di svolgere una «attività capillare», in pura perdita, una attività «che la più vicina a quelle masse formate da operai, studenti», una attività «che porta nelle zone più estreme della regione un soffio di progresso e di benessere», una attività, insomma, «costi impegnativi quanto rischiosa, così sociale quanto complessa». E su questa benemerita categoria si avventa ora, afferma l'«Avanti!», il Tempio, l'offensiva dei sindacati mirante alla distruzione della libera iniziativa, alla creazione di nuovi «obrazioni pubblici», che si evoca lo spettro dell'«Asbanane» e con il fine ultimo di «provocare malessere nell'economia pubblica e creare il clima rivoluzionario necessario al trionfo del marxismo sulle forze del capitalismo».

La gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Gestione pubblica di un sistema integrato di trasporto su scala regionale e sistemica programmatica, territorio alle corde delle incongruenze della rendita fondiaria, che provocano la deformazione urbanistica delle grandi città e il conseguente stravolgimento della rete dei trasporti, destinata a seguire passivamente, a costi di difficoltà di gestione crescenti, le scelte del profitto privato.

Le rivelazioni dei consiglieri del PCI

Dalla nostra redazione

TORINO. 4. E' tempo di scandali. La DC trova buce di bunnare su ogni itinerario, ma le sue innate doti equilibristiche, affinate in tanti anni di dure esperienze, non sempre riesce a reggere in piedi.

Lunedì sera, a Palazzo Civico, nel corso della seduta del Consiglio comunale, ne è scoppiato un altro. Un terreno acquistato da una società di proprietà della DC, nel giro di quattro anni ha decuplicato il suo valore d'acquisto. Non solo. Dietro a questa scioncia operazione si nasconde una vicenda di vero e proprio strozzinaggio: si tratta di un terreno di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Nel 1957 il comm. Beniamino Gay, che allora faceva parte del consiglio direttivo dell'Associazione calcio Torino, rassegnò le dimissioni perché si trovò in possesso di una poltrona di ferro, tra DC e il proprietario dell'area, una ditta è fallita.

Dopo le proteste degli studenti

Corso bis a Lettere



Gli studenti della facoltà di lettere hanno a lungo manifestato dinanzi alla sede dell'istituto, all'Università, per ottenere che il professor Ettore Paratore, titolare della cattedra di letteratura latina, adempisse il suo corso. L'esigenza è determinata dal fatto che oltre mille studenti sono costretti a stiparsi dentro una sola aula e non hanno la possibilità in questo modo di ascoltare le lezioni, né di prendere i necessari appunti. Il professor Paratore, che per molti anni ha voluto mantenere esclusivamente il suo corso, è stato costretto dalla protesta degli studenti a istituire, da oggi, due turni.

NELLA FOTO: un aspetto della manifestazione degli studenti di lettere.

Cagliari

Un consorzio per i trasporti

La gestione pubblica chiesta dai sindacati Impegno del presidente della Regione

Dalla nostra redazione

CAGLIARI. 4

La riunione, convocata dal presidente della Regione On. Corrias, sotto la pressione dei sindacati, dei tranvieri e dell'opinione pubblica cagliaritanica per esaminare l'eventuale passaggio alla gestione pubblica dei trasporti urbani ed extraurbani, si è conclusa con un'importante decisione. I rappresentanti delle organizzazioni sindacali della CGIL, dell'UIL e della CISL e la maggioranza dei sindacati hanno espresso il proposito di giungere, nell'immediato futuro, alla costituzione di un consorzio che proceda al riscatto degli impianti per la gestione pubblica del servizio autofiltranviario.

Il presidente della Regione, di fronte alla presa di posizione quasi unanime degli enti locali e dei sindacati, ha reso noto che l'Istituto autonomo si riserva di decidere in merito alla costituzione del consorzio non appena i consigli comunali dei centri interessati si riuniranno per deliberare sulla gestione pubblica.

Subito dopo la Regione promuoverà la costituzione di un consorzio con la Provincia e con i 21 comuni dell'area di sviluppo industriale per lo studio e la progettazione di un'azienda pubblica autofiltranviaria.

Il problema del servizio autofiltranviario e della sua gestione è sul tappeto da circa tre anni. Fu sollevato a Torino per essere avviato a soluzione. Tuttavia, se l'amministrazione comunale di Cagliari non delibera d'urgenza il riscatto del servizio, la pratica concernente la gestione pubblica dei trasporti è destinata a protrarsi ancora per molti anni.

Giuseppe Podda

Oreste Pacifico