

TITOLI IN AUMENTO DAL 5 AL 15 PER CENTO

Dopo il colpo alla cedolare



Un aspetto della Borsa di Milano

Anche le azioni FIAT guadagnano 5 punti in percentuale - L'intervento di Colombo e Carli per salvare la SFI dal crack ha rivalutato il titolo - Colpo d'arresto anche nella discesa dei titoli Pozzi che con la Olivetti stava attraversando un momento critico

La Borsa euforica

Dalla nostra redazione

MILANO. 24.

Seduta animatissima stamane alla Borsa valori di Milano e pubblico delle grandi occasioni in galleria, fra cui molte signore della Milano «bene» rosse in viso emozionate e accaldate. I corsi azionari, in consistente ripresa fin dall'inizio della seduta, hanno segnato sensibili rialzi su tutta la linea, tanto che le quotazioni hanno registrato in chiusura delle contrattazioni un aumento dei valori in media superiore al 5 per cento e con punte per alcuni comparti (specie mobili) di oltre il 10 per cento. Un piccolo «boom», dunque, registrato non soltanto a Milano, ma in tutte le borse, in particolare in quella di Roma che ha dato quotazioni in aumento anche superiori a quelle di Milano.

Tale euforia, che per la prima volta ha invertito la tendenza al ribasso dominante da alcuni mesi, è dovuta — secondo gli stessi ambienti borsistici — essenzialmente al «passo indietro» del governo nella sua politica di «cedolare secca» attraverso l'istituzione della «cedolare secca» accanto a quella di acconto.

La consuetudine dei grandi azionisti — in Borsa si dice comunemente «la Confindustria» — che può manovrare quando e come vuole le tendenze ha voluto così in apertura della settimana borsistica dimostrare subito il suo pieno gradimento ai provvedimenti decisi dal governo Moro-Nenni, particolarmente in materia fiscale.

Come è noto l'imposta cedolare secca, a differenza di quella di acconto (5%) è stata sciolta completamente dalla imposta complementare progressiva; per cui l'azionista, pagando la «cedolare secca» al 30 per cento, rinuncia a farsi scalare dalla «Vanone» quanto ha versato incassando i dividendi, e non è più tenuto a dichiarare il possesso dei titoli, e a finire quindi negli schedari dell'anagrafe fiscale. Saranno soprattutto i grandi azionisti a godere di questo «anonimato», che

permetterà la «continuità delle evasioni fiscali». Ecco ciò che ha gradito «la Confindustria» che ha fatto salire la Borsa.

Naturalmente, occorre verificare la natura di questa controtendenza in Borsa nei prossimi giorni, prima di dare un giudizio definitivo, anche perché le contrattazioni di oggi sono state fatte più che altro usando carta e matita. Perché la tendenza al rialzo si consolidi, occorre infatti un afflusso reale di denaro fresco, cosa che oggi non si è verificata che in piccola parte.

I provvedimenti sulle automobili (tassa e benzina) non hanno avuto alcuna influenza sui titoli FIAT, che hanno avuto un aumento del 5 per cento. Le azioni della Ceramica Pozzi, che assieme alle Olivetti avevano registrato la settimana scorsa forti ribassi, sono salite del 14 per cento. I più consistenti aumenti riguardano la SNIA (+14), la Edison (+6), la Montecatini (+8), la Chatillon (+20), la Pirelli SPA (+7), la Rinascente (+8), le Generali (+10) e le Assicurazioni (+14). In generale, tutto il listino è in aumento. Così sono in ascesa anche le azioni della Baroni e della Italgas, le due società interessate allo scorporo della Società Finanziaria Italiana, salvate dal crack della SFI e dal crollo borsistico grazie all'intervento di Colombo e Carli, le quali hanno sanato i grossi buchi di Borsa e incassato la banca Manusardi di rastrellare tutti i titoli già della stessa SFI.

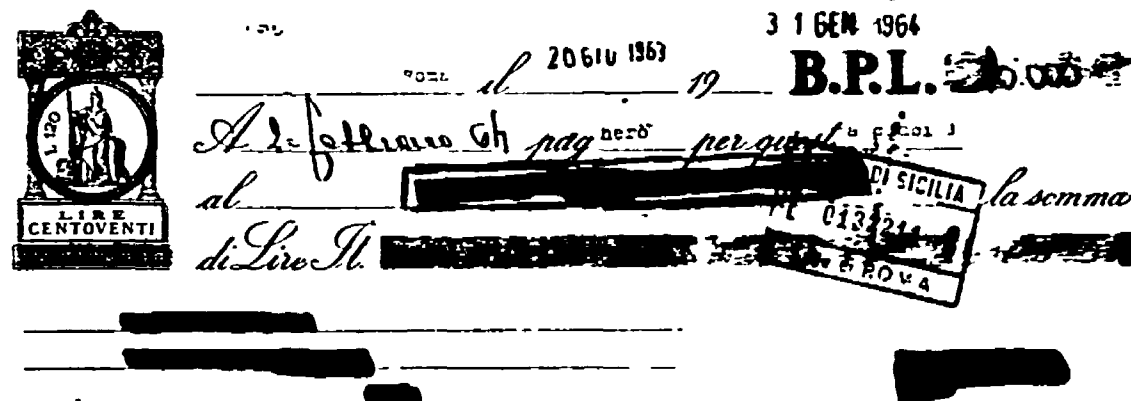
Occorrerà a questo punto rilevare brevemente che i movimenti dei capitali borsistici non hanno generalmente influenza sull'andamento dei capitali impegnati nel processo produttivo, in occasione del lancio di prestiti obbligazionari. I grandi azionisti, quelli che controllano le grandi società per azioni, possono, di volta in volta, mettere in circolazione una parte dei pacchetti in loro possesso, per sfruttare occasioni favorevoli alle speculazioni di Borsa, per manovrare le tendenze.

L'euforia attuale della Borsa interessa quindi i movimenti del capitale speculativo, anche se prepara una campagna favorevole ai futuri dividendi, e quindi al lancio di aumenti di capitale o di altre operazioni che i grandi azionisti decideranno nei prossimi giorni.

La risposta della Borsa ai provvedimenti del governo è comunque significativa: i grandi azionisti non vogliono frangere sul collo in materia fiscale, essi devono avere piena libertà di evadere il fisco quando e come vogliono. Sotto questo aspetto, il provvedimento della «cedolare secca» ha indubbiamente aspetti politici rilevanti, che persino l'Avanti! non ha potuto fare a meno di definire un «passo indietro» del governo a favore dei grandi evasori.

Nota economica

Cambiali in gabbia



A rate non si comprano solo le auto ma anche i vestiti, le scarpe, gli elettrodomestici — Cosa accadrà in base al progetto deciso dal governo

Le reazioni all'annuncio delle restrizioni che il governo ha deciso per le vendite a rate sono in generale negative: da parte dei consumatori e da parte dei commercianti. Non solo. Ci si chiede: come sarà praticamente possibile obbligare il cliente che compra con pagamento dilazionato, a versare un anticipo non inferiore al 30% e saldare il debito con non più di dodici rate mensili?

Due ministeri — quello dell'Industria e commercio e quello del Tesoro — stanno lavorando a definire nei particolari il provvedimento adottato dal Consiglio dei ministri in linea di massima ed impostato sulle note due limitazioni: anticipo del 30%, massimo di 12 rate mensili. Non pochi sono i problemi giuridici che debbono essere affrontati e che difficilmente saranno pienamente risolti.

Si parla più di scappatoie per evadere la futura legge se essa sarà approvata dal Parlamento. La manovra più vistosa, in questo senso, è organizzata proprio nel settore delle automobili, ossia per uno dei beni di consumo durevole che il governo ha dichiarato di voler comprimere. La FIAT non si è affatto preoccupata dell'annuncio relativo alle vendite a rate in quanto sarebbe pronta a tramutare i suoi contratti di vendita rateale in contratti di credito da parte della SAVA (la società finanziaria emanazione del monopolio torinese dell'auto). Il cliente riceverebbe un credito dalla SAVA per acquistare dalla FIAT, con un semplice giro interno verrebbe evasa ogni limitazione alle vendite rateali, sia per quanto riguarda l'anticipo sia per il numero delle cambiali.

Diversa la situazione delle piccole e medie aziende. Una recente indagine del ministero dell'Industria ha stabilito che in Italia circa l'80% degli acquisti di mobilio viene fatto col sistema rateale (nel Mezzogiorno la percentuale si eleva al 90%); per le calzature la vendita rateale riguarda il 54% delle vendite complessive (questa media nazionale si eleva nel Sud al 70%); il 64% degli apparecchi radio e dei televisori è venduto a cambiali. Lo scetticismo circa la efficacia generale del provvedimento che il governo presen-

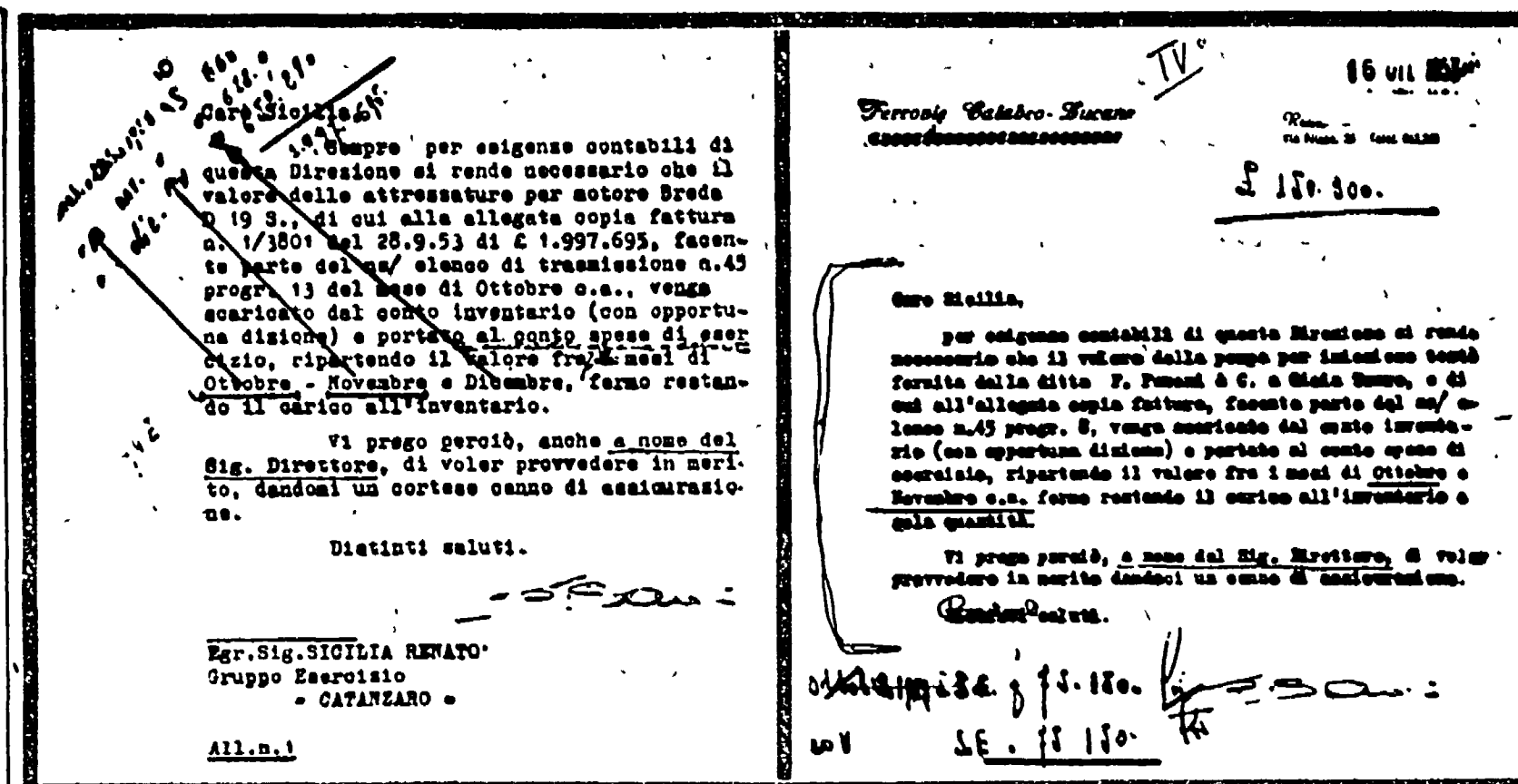
terà in Parlamento si trasforma — per questi settori finanziariamente più deboli — in legittima preoccupazione.

L'esperienza inglese

Quanto avviene in Inghilterra circa le limitazioni delle vendite a rate — anche tenendo conto delle diversità strutturali nel campo produttivo e nel mercato di consumo esistenti fra l'Inghilterra e l'Italia — può servire di esempio nel fare previsioni. Limitazioni delle vendite a rate, in Gran Bretagna, sono state più volte decise ed abolite. Si cominciò nel febbraio del 1952 limitando le vendite con pagamento dilazionato per un limitato gruppo di merci: apparecchi radio e televisivi, grammofoni, frigoriferi domestici, aspirapolvere, auto, moto, biciclette. Venne previsto l'obbligo di un anticipo non inferiore ad un terzo del prezzo e la durata massima della rateazione fu fissata in 18 mesi (i tassi di rateazione che in Inghilterra il periodo di rateazione è in media di due-tre anni, molto più lungo della media italiana).

La legge non ebbe effetti pratici anche perché la magistratura si mostrò propensa a riconoscere giuridicamente validi alcuni tipi di contratti di vendita a rate che in pratica eludevano la limitazione. Nel luglio 1954 la legge venne abolita. Nel 1955 si ricorse di nuovo alla limitazione delle vendite a rate con norme più rigide e più estese dal punto di vista delle merci soggette: ma poi si riconobbe che la legge veniva elusa da coloro che potevano finanziare in proprio sistemi di vendita con pagamento comunque dilazionato. Si è ottenuto — dicono gli esperti commerciali inglesi — un freno «a lungo termine» nell'ascesa dei consumi e — nello stesso tempo — venne dato un colpo alla piccola e media azienda (soprattutto nel settore commerciale) che per resistere i piccoli cedettero alle grandi catene di magazzini e furono da essi incorporati con varie forme di organizzazione economica. Il pericolo di un simile risultato, è certo molto più grave e preoccupante.

d. l.



SCANDALO ALLE CALABRO-LUCANE

Come l'Edison pompava il denaro dello Stato

Trasferite sul conto spese d'esercizio le ingenti spese sostenute per gli acquisti patrimoniali - Perché pagare per la statizzazione del servizio quando il monopolio si è già preso tanti soldi?

Il disastro della Fiumarella, accaduto nel giorno dell'antiviglietta di Natale del '61, portò drammaticamente alla ribalta uno dei problemi strutturali più acuti del nostro Mezzogiorno: il problema, cioè, dell'efficienza della rete dei trasporti e dei collegamenti. Si scrisse allora e giustamente, anche da alcuni giornali benpensanti, che la situazione era ormai matura per una svolta decisiva. Si disse, fra l'altro, che per lo meno era ora di farla finita con i criteri esclusivamente speculativi che avevano, fino a quel momento, caratterizzato la gestione di un pubblico servizio importante ed esteso come quello affidato alle Calabro-Lucane.

Fu, in sostanza, la strage della Fiumarella, furono le vittime di quella tragedia per cui, alla fine, pagò soltanto un povero macchinista (i soliti stracci che volano), a consigliare la statizzazione delle Calabro-Lucane, appartenenti com'è noto alla Edison.

Oggi, a poco più di due anni dal disastro, quando più nessuno pensa ai morti ed anzi i padroni delle Calabro-Lucane (ossia dell'Edison) si accingono ad incassare i miliardi loro «dovuti» per il riscatto, il nome di questa società torna nuovamente agli «onori della cronaca».

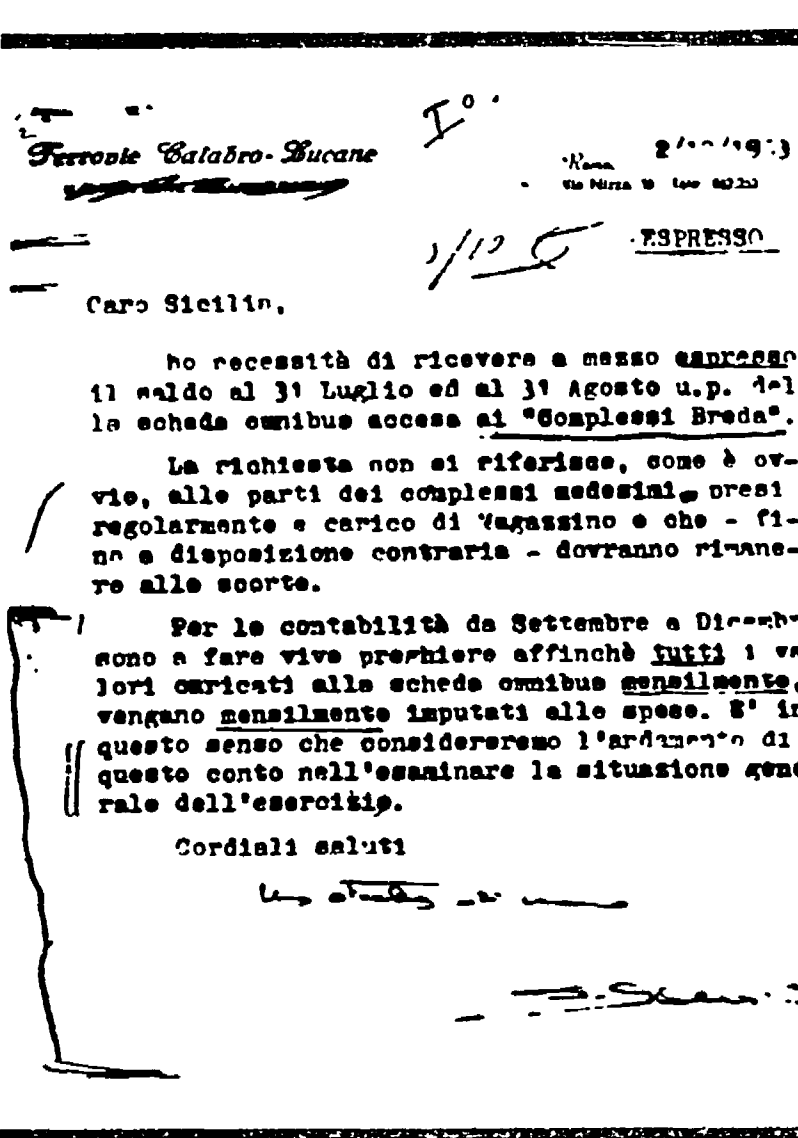
Veramente non si tratta proprio di un «onore» e per fortuna non si tratta neppure di un nuovo luttuoso avvenimento. I fatti che ci accingiamo a raccontare, tuttavia, si legano al «disastro» di due anni or sono a più diretto: non è una tragedia e non ci sono di mezzo vittime umane, ma si tratta pur sempre di circostanze sconfortanti che gettano sulle Calabro-Lucane altre pesantissime ombre.

Non solo, infatti, questa società non provvedeva a modernizzare impianti ed attrezzature, o quanto meno a mantenerli efficienti e sicuri, ma faceva qualcosa di più: e pagava, facendosi «pagare» dallo Stato, con un sistema piuttosto semplice, somme assai rilevanti che non poteva e non doveva ottenere a nessun titolo.

Viceversa allora una convenzione in virtù della quale lo Stato doveva integrare le società a nove decimi del passivo annuale d'esercizio. Or bene, i dirigenti delle Calabro-Lucane non facevano altro che elencare sotto la voce «spese d'esercizio» anche le somme impiegate per l'acquisto dei materiali d'inventario (macchine e attrezzature che rimanevano in proprietà all'azienda) indispensabili per far camminare i treni: quei materiali, appunto, che l'erario dovrebbe ora ripagare a suon di quattrini.

Abbiamo sottocitato una documentazione, voluminosa e circostanziata, dalla quale risulta non solo che il pur semplice «marchingegno» ha funzionato a lungo, ma è stato ordinato con ogni cura, con tutta calma e con un senso di sicurezza tale per cui, evidentemente, i suoi autori si sentivano protetti al cento per cento. In questo clima fiducioso e tranquillo furono inventate schede speciali (denunciate significativamente «omnibus»), che la normale contabilità dell'esercizio non prevedeva, e si giunse fino al punto che le «direttive» per compiere certe operazioni venivano addirittura impartite per corrispondenza.

Il 2 ottobre del 1953, per esempio, il dott. Alberto Savini, della direzione esercizio di Roma, chiedeva, con un «espresso», al suo amico



Il disastro della Fiumarella, accaduto nel giorno dell'antiviglietta di Natale del '61, portò drammaticamente alla ribalta uno dei problemi strutturali più acuti del nostro Mezzogiorno: il problema, cioè, dell'efficienza della rete dei trasporti e dei collegamenti.

Si scrisse allora e giustamente, anche da alcuni giornali benpensanti, che la situazione era ormai matura per una svolta decisiva.

Si disse, fra l'altro, che per lo meno era ora di farla finita con i criteri esclusivamente speculativi che avevano, fino a quel momento, caratterizzato la gestione di un pubblico servizio importante ed esteso come quello affidato alle Calabro-Lucane.

Fu, in sostanza, la strage della Fiumarella, furono le vittime di quella tragedia per cui, alla fine, pagò soltanto un povero macchinista (i soliti stracci che volano), a consigliare la statizzazione delle Calabro-Lucane, appartenenti com'è noto alla Edison.

Oggi, a poco più di due anni dal disastro, quando più nessuno pensa ai morti ed anzi i padroni delle Calabro-Lucane (ossia dell'Edison) si accingono ad incassare i miliardi loro «dovuti» per il riscatto, il nome di questa società torna nuovamente agli «onori della cronaca».

Veramente non si tratta proprio di un «onore» e per fortuna non si tratta neppure di un nuovo luttuoso avvenimento.

I fatti che ci accingiamo a raccontare, tuttavia, si legano al «disastro» di due anni or sono a più diretto: non è una tragedia e non ci sono di mezzo vittime umane, ma si tratta pur sempre di circostanze sconfortanti che gettano sulle Calabro-Lucane altre pesantissime ombre.

Non solo, infatti, questa società non provvedeva a modernizzare impianti ed attrezzature, o quanto meno a mantenerli efficienti e sicuri, ma faceva qualcosa di più: e pagava, facendosi «pagare» dallo Stato, con un sistema piuttosto semplice, somme assai rilevanti che non poteva e non doveva ottenere a nessun titolo.

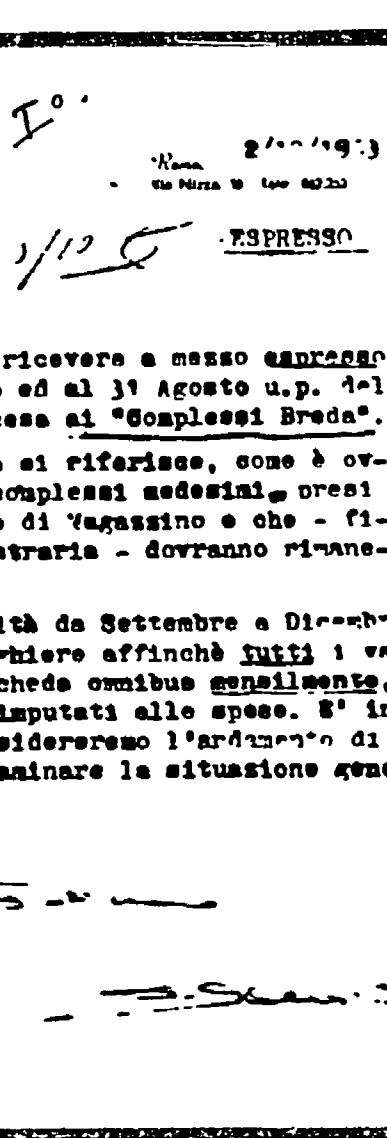
Viceversa allora una convenzione in virtù della quale lo Stato doveva integrare le società a nove decimi del passivo annuale d'esercizio.

Or bene, i dirigenti delle Calabro-Lucane non facevano altro che elencare sotto la voce «spese d'esercizio» anche le somme impiegate per l'acquisto dei materiali d'inventario (macchine e attrezzature che rimanevano in proprietà all'azienda) indispensabili per far camminare i treni: quei materiali, appunto, che l'erario dovrebbe ora ripagare a suon di quattrini.

Abbiamo sottocitato una documentazione, voluminosa e circostanziata, dalla quale risulta non solo che il pur semplice «marchingegno» ha funzionato a lungo, ma è stato ordinato con ogni cura, con tutta calma e con un senso di sicurezza tale per cui, evidentemente, i suoi autori si sentivano protetti al cento per cento.

In questo clima fiducioso e tranquillo furono inventate schede speciali (denunciate significativamente «omnibus»), che la normale contabilità dell'esercizio non prevedeva, e si giunse fino al punto che le «direttive» per compiere certe operazioni venivano addirittura impartite per corrispondenza.

Il 2 ottobre del 1953, per esempio, il dott. Alberto Savini, della direzione esercizio di Roma, chiedeva, con un «espresso», al suo amico



Il disastro della Fiumarella, accaduto nel giorno dell'antiviglietta di Natale del '61, portò drammaticamente alla ribalta uno dei problemi strutturali più acuti del nostro Mezzogiorno: il problema, cioè, dell'efficienza della rete dei trasporti e dei collegamenti.

Si scrisse allora e giustamente, anche da alcuni giornali benpensanti, che la situazione era ormai matura per una svolta decisiva.

Si disse, fra l'altro, che per lo meno era ora di farla finita con i criteri esclusivamente speculativi che avevano, fino a quel momento, caratterizzato la gestione di un pubblico servizio importante ed esteso come quello affidato alle Calabro-Lucane.

Fu, in sostanza, la strage della Fiumarella, furono le vittime di quella tragedia per cui, alla fine, pagò soltanto un povero macchinista (i soliti stracci che volano), a consigliare la statizzazione delle Calabro-Lucane, appartenenti com'è noto alla Edison.

Oggi, a poco più di due anni dal disastro, quando più nessuno pensa ai morti ed anzi i padroni delle Calabro-Lucane (ossia dell'Edison) si accingono ad incassare i miliardi loro «dovuti» per il riscatto, il nome di questa società torna nuovamente agli «onori della cronaca».

Veramente non si tratta proprio di un «onore» e per fortuna non si tratta neppure di un nuovo luttuoso avvenimento.

I fatti che ci accingiamo a raccontare, tuttavia, si legano al «disastro» di due anni or sono a più diretto: non è una tragedia e non ci sono di mezzo vittime umane, ma si tratta pur sempre di circostanze sconfortanti che gettano sulle Calabro-Lucane altre pesantissime ombre.

Non solo, infatti, questa società non provvedeva a modernizzare impianti ed attrezzature, o quanto meno a mantenerli efficienti e sicuri, ma faceva qualcosa di più: e pagava, facendosi «pagare» dallo Stato, con un sistema piuttosto semplice, somme assai rilevanti che non poteva e non doveva ottenere a nessun titolo.

Viceversa allora una convenzione in virtù della quale lo Stato doveva integrare le società a nove decimi del passivo annuale d'esercizio.

Or bene, i dirigenti delle Calabro-Lucane non facevano altro che elencare sotto la voce «spese d'esercizio» anche le somme impiegate per l'acquisto dei materiali d'inventario (macchine e attrezzature che rimanevano in proprietà all'azienda) indispensabili per far camminare i treni: quei materiali, appunto, che l'erario dovrebbe ora ripagare a suon di quattrini.

Abbiamo sottocitato una documentazione, voluminosa e circostanziata, dalla quale risulta non solo che il pur semplice «marchingegno» ha funzionato a lungo, ma è stato ordinato con ogni cura, con tutta calma e con un senso di sicurezza tale per cui, evidentemente, i suoi autori si sentivano protetti al cento per cento.

In questo clima fiducioso e tranquillo furono inventate schede speciali (denunciate significativamente «omnibus»), che la normale contabilità dell'esercizio non prevedeva, e si giunse fino al punto che le «direttive» per compiere certe operazioni venivano addirittura impartite per corrispondenza.

Il 2 ottobre del 1953, per esempio, il dott. Alberto Savini, della direzione esercizio di Roma, chiedeva, con un «espresso», al suo amico

Le Calabro-lucane e pagato, quindi, quasi interamente dallo Stato. La circostanza, ovviamente, rende ancora più grave lo scandalo e ingigantisce le responsabilità. Ma c'è un grosso mistero, in particolare, che va chiarito. In che modo, anzitutto, si provvedeva a versare alle Calabro-lucane quel famoso 90 per cento? Possibile che i funzionari addetti a questa delicata operazione non si sono mai accorti, ad esempio, che pagavano come combustibile (spese d'esercizio) complessi meccanismi, motori, assi e altre attrezzature destinate, invece, ad arricchire il patrimonio privato della società?

Le domande, dati i fatti, sono più che legittime. Non è possibile pensare, fra l'altro, che i dirigenti delle Calabro-lucane agivano così spericolatamente puntando soltanto sulla fortuna. Certe cose si possono fare solo in due e in base ad accordi precisi. E' chiaro, in ogni caso, che lo «stratagemma» ha consentito alla società dell'Edison di ricattare i fumi di denaro pubblico che poteva invece servire per ammodernare quel servizio ferroviario; il che, forse, avrebbe permesso di evitare anche il tragico «incidente» del 23 dicembre 1961. A questo punto, però, la questione va esaminata da un altro angolo visuale. Visto che le Calabro-lucane hanno già «strappato» allo Stato gran parte, se non tutto, delle spese sostenute per costituirsi il suo patrimonio, è proprio giusto che le si paghi oggi l'indennizzo per l'avvenuta «nazionalizzazione»? Non si tratta, ovviamente, di un problema morale, ma di una questione di principio e di sostanza che non può essere «superata» con una scrollatina di spalle.

Ed è evidente, infine, che bisogna accertare, fino in fondo, la durata del «traffico» e la sua entità, con un'inchiesta rigorosa che non può avere un contenuto puramente contabile. Ma ci pare che i fatti fin qui narrati siano già straordinariamente eloquenti, specie se si pensa che la direzione esercizio di Roma inviava istruzioni precise anche per la ripartizione mensile sul conto spese dei «carichi» trasferiti dal conto inventario. Abbiamo potuto leggere, del resto, una lettera del Savini al sempre «caro Sicilia» in cui si faceva esplicito riferimento all'esistenza di «schede di comodo» e si «raccomandava» al solertissimo funzionario della sede di Catanzaro di fare certe cose con un po' di oculosità. La contabilizzazione delle spese d'esercizio «dei prelevamenti degli assi in genere per automotrici e per locomotive, per carri e per vetture», ad esempio, non doveva avvenire così a caso, ma solo «in esecuzione, come si vede, è tale da lasciare sbalorditi. Né, purtroppo, si può dire che l'imbroglio delle «fatture Breda» è stato un episodio isolato.

In una lettera «riservata» indirizzata l'1 aprile 1953 dall'ing. Rosati, allora della direzione dell'esercizio di Roma delle Calabro-lucane, agli ispettori Armando Belli ed Enrico Pittante di Cosenza, si dispone fra l'altro che una parte del materiale relativo alla fornitura di «due complessi motori Breda...» non dovrà essere scaricata, ma verrà «preso a carico su schede a parte (normali), che non avranno per il momento movimento di uscita». Il 16 ottobre dello stesso anno in una missiva indirizzata dal solito Savini al solito Sicilia si stabilisce che, «per esigenze contabili, il valore delle pompe per iniezione fornite dalla ditta F. Peroni e C. a Gioia Tauro... venga scaricato dal conto inventario (con opportuna dizione) e portato al conto spese d'esercizio». Analoga disposizione viene impartita, anche a nome del signor direttore, per quanto riguarda la fornitura di «attrezzature per un motore Breda D 19 S, per un valore di L. 1.997.695» (31 ottobre 1953). Dello stesso tenore è, poi, un'altra lettera del Savini al «caro Sicilia» relativi

va a certi materiali forniti dalla De Fries.

L'elenco, com'è intuibile, potrebbe continuare. Ma ci pare che i fatti fin qui narrati siano già straordinariamente eloquenti, specie se si pensa che la direzione esercizio di Roma inviava istruzioni precise anche per la ripartizione mensile sul conto spese dei «carichi» trasferiti dal conto inventario. Abbiamo potuto leggere, del resto, una lettera del Savini al sempre «caro Sicilia» in cui si faceva esplicito riferimento all'esistenza di «schede di comodo» e si «raccomandava» al solertissimo funzionario della sede di Catanzaro di fare certe cose con un po' di oculosità.

La contabilizzazione delle spese d'esercizio «dei prelevamenti degli assi in genere per automotrici e per locomotive, per carri e per vetture», ad esempio, non doveva avvenire così a caso, ma solo «in esecuzione, come si vede, è tale da lasciare sbalorditi. Né, purtroppo, si può dire che l'imbroglio delle «fatture Breda» è stato un episodio isolato.

In una lettera «riservata» indirizzata l'1 aprile 1953 dall'ing. Rosati, allora della direzione dell'esercizio di Roma delle Calabro-lucane, agli ispettori Armando Belli ed Enrico Pittante di Cosenza, si dispone fra l'altro che una parte del materiale relativo alla fornitura di «due complessi motori Breda...» non dovrà essere scaricata, ma verrà «preso a carico su schede a parte (normali), che non avranno per il momento movimento di uscita».

Il 16 ottobre dello stesso anno in una missiva indirizzata dal solito Savini al solito Sicilia si stabilisce che, «per esigenze contabili, il valore delle pompe per iniezione fornite dalla ditta F. Peroni e C. a Gioia Tauro... venga scaricato dal conto inventario (con opportuna dizione) e portato al conto spese d'esercizio». Analoga disposizione viene impartita, anche a nome del signor direttore, per quanto riguarda la fornitura di «attrezzature per un motore Breda D 19 S, per un valore di L. 1.997.695» (31 ottobre 1953). Dello stesso tenore è, poi, un'altra lettera del Savini al «caro Sicilia» relativi

Panama

Chiari prevede nuove manifestazioni anti-USA

NEW YORK. 24.

In una intervista alla televisione americana registrata la scorsa settimana a Città del Panama, il presidente panamense Roberto Chiari ha dichiarato che nel suo paese si verificheranno indubbiamente di nuovo dimostrazioni antiamericane nel futuro a meno che non venga riveduto il trattato del 1903 sul canale di Panama. Chiari ha aggiunto che se un suo incontro con il presidente Johnson «potesse condurre a risultati», egli sarebbe lieto di parteciparvi.

L'editore Einaudi annuncia la pubblicazione del nuovo romanzo di Giorgio Bassani «Dietro la porta»

