

Proposta la costituzione di un ente pubblico sottratto al controllo del Comune

# La Giunta capitolina vuole liquidare la Stefer

## Sarà triplicato il prezzo dei biglietti?

Un contributo di sei miliardi annui dallo Stato in cambio di una « gestione » ministeriale del nuovo carrozzone - La politica della Democrazia cristiana costantemente diretta a favorire le autolinee e i mezzi di trasporto privato - Un altro grave atto contro gli interessi della collettività

La Giunta capitolina vuole liquidare la STEFER per costituire un Ente pubblico sottoposto al Consiglio comunale e controllato da un « direttore » di assessori e di burocrati ministeriali. La notizia sta circolando da qualche giorno, ma già cominciano a conoscersi alcuni particolari preoccupanti ed intollerabili. Nell'aprile scorso, pochi giorni prima dello scioglimento del Consiglio comunale in Campidoglio fu approvata una delibera riguardante lo statuto ed il piano finanziario per la costituzione di un Consorzio fra il Comune di Roma e le Province di Roma, Grosseto e Viterbo che avrebbe dovuto rilevare le linee extraurbane ed i terminali gestiti dalla Stefer.

La proposta comunista venne discussa ed accettata. A quel punto prese il via una vera e propria azione di sabotaggio da parte delle sinistre democristiane di centro sinistra delle tre Province (non a caso Zeppieri ha collegamenti in questi comprensori) per bloccare la costituzione del Consorzio mentre la Giunta capitolina trattava il problema con lenocità ed impegno di tutto burocratico. In verità - e soltanto ora se ne è venuta a conoscenza - negli uffici comunali si stava già predisponendo l'alternativa alla soluzione decisa dal Consiglio comunale dimostrando la predefinita volontà di evitare ogni soluzione democratica del problema tentando di mettere il Consiglio di fronte al fatto compiuto.

## «ARIA» DI CASA NOSTRA



Non è un incendio è solo il fumo di scappamento di un'auto che si è flogato nel quindicesimo atmosferico in quanto prodotto secondo calcoli degli esperti il 90 per cento dell'ossido di carbonio, l'80 per cento degli idrocarburi il 50 per cento degli ossidi di azoto diffusi nelle aree urbane. A Roma nelle gallerie del Gianicolo e del Quirinale sono state registrate quantità di 500 ppm (parti per milione) di ossido di carbonio (il limite pericoloso può essere fissato in 400 ppm). Nelle capitate è stata elaborata una specie di « carta nera » dei tumori all'apparato respiratorio ed è risultato che essa si sovrappone quasi esattamente alle aree interessate al maggior traffico.

**COMUNICAZIONE**  
SEGRETERIA OPERATIVA  
DELL'ASSEMBLEA AL BILANCIO

**PROPOSTA DI LEGGE**  
ISTITUZIONE DELL'ENTE PER L'EserCIZIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO  
INTERPROVINCIALE (S. TR. L.) E SCIOGLIMENTO DELLA STEFER.

**RELAZIONE**

Uno dei problemi di fondo che occorre avere a soluzione con carattere di assoluta priorità per il risanamento della situazione finanziaria del Comune di Roma è rappresentato dal riordinamento giuridico, economico e patrimoniale della Società per azioni della Tr. Via e Ferrovia Elettriche di Roma (S.T.E.F.E.R.). La gestione è gravemente deficitaria.

Il 31 dicembre 1970 la perdita di esercizio ascendeva ad oltre L. 17.400 milioni.

La S.T.E.F.E.R. è una società per azioni di cui il pacchetto azionario del valore nominale di tre miliardi è interamente posseduto dal Comune di Roma.

La società opera in un'attività di gestione di servizi di trasporto urbano.

La S.T.E.F.E.R. conduce inoltre per conto dello Stato la ferrovia metropolitana di Roma (Termini) - Bivio Laurentina - Termini Otta Lido.

Infine essa ha di recente acquistato il pacchetto azionario della Società Romana per le Ferrovie del Nord che esercita la ferrovia Roma - Civitavecchia - Fregene.

L'operazione è stata autorizzata come da mandato ad adempimento del Consiglio Comunale con deliberazione n. 2403 adottata nella seduta del 23 dicembre 1969.

Il pacchetto azionario della RomaNord appartiene alla Società Imprese Centrali (S.I.C.I.) e l'acquisto è stato pagato in L. 500.000.000, di cui L. 400.000.000 in contanti e L. 100.000.000 in titoli emessi dalla S.I.C.I.

La relazione dell'assessore al bilancio del Comune di Roma con la quale si propone, contrariamente a quanto deciso in un primo momento, di liquidare la Stefer istituendo un nuovo ente carrozzone, l'ETRAL, la cui gestione sarebbe totalmente sottratta al controllo dell'assemblea elettiva.

### Nelle aziende di abbigliamento

## «Vecchie» a 20 anni e il padrone le caccia via

Prima sono sfruttate con il sistema dell'apprendistato e poi licenziate - La vicenda della Lyl-Bet

Hanno solo vent'anni ma non trovano lavoro perché «troppo vecchie» sono le 50 ragazze della Lyl-Bet, una azienda di confezioni rumana che nel luglio scorso ha chiuso i battenti senza lavoro senza liquidazione e con uno zero al posto dei contributi perché questa è una città che la direzione durante il periodo di attività non ha mai iscritto nei suoi registri.

E' una storia nuova, anzi tipica del settore dell'abbigliamento e della confezione in «vie dove il riciclo» al trucco dell'apprendistato è stato e continua ad essere una buona fonte di risorse per un'industria che ha sempre più difficoltà a trovare manodopera. In questa città sono i principali supporti in sostanziale in vigore la lavorazione in serie con macchine che le piccole e piccolissime fabbriche che compongono il tessuto industriale di questo settore a Roma e provincia. La situazione di apprendistato è vietato per legge perché è chiaro che alla catena o al nastro nessuno ha niente da apprendere ma la legge è totalmente inapplicata. A fra ad eccezione delle grandi aziende (una quindicina) tutte le altre - sono più di 300 - una specie di sottobosco industriale che agisce al di fuori di ogni controllo e che impiega oltre diecimila operai. - si danno all'ingenuità delle giovanissime. Una specie di racket dell'adolescente in una fabbrichetta con quindici dipendenti, ci dicono al sindacato c'è solo la mamma ad avere vent'anni. In questi giorni gli uffici contabili hanno tutti dai sedici ai 18 anni. E per di più tutte le ragazze spaventate subito sotto il peso di una busta di lavoro a tenerlo in mano producono il solito ritmo da robot (tutti orecchie basse e a spingere ad un'operazione di tiro capo la stessa operazione) gli stessi movimenti monotoni e ripetitivi centinaia e centinaia di volte al giorno gli occhi contati dai colori delle stoffe e indeboliti dalla luce al neon più o meno proibito muoversi o proibito masticare la gomma americana proibito andare alla toilette senza permesso.

In tante apprendiste danno poco al padrone un guadagno netto a parte la cancellazione assoluta del capitolo «contributi» è la paga a costituire un affare netto per le varie aziende una paga che va dalle 1.000 alle 2.500 lire giornaliere mentre il salario contrattuale della categoria è oggi sulle 370.000 lire.

Spezzandosi la schiena e portandosi a casa 3-4 mila lire al mese sono queste ragazze a confezionare i capi che in centinaia di esemplari trovano poi sia nei grandi magazzini che nelle boutique. Lord Brummel Lyl-Bet, Luciani, Miletex Fontana, Sibus, Bonser Leader Playtex, marchi famosi ben piazzati anche sul mercato internazionale. La truffa appare ancora più grave se si tiene presente che per due terzi si tratta di ragazze che provengono dalla provincia da «villaggi» a cui non è offerta alcuna possibilità di scelta. Così devono accettare una vita di questo genere pulman alle sei di mattina lontano in fabbrica con il pranzo portato da casa, rientro col medesimo pulman alle sette di sera 13 ore al giorno devoluta al padrone per un salario decurtato della metà.

Quando andava bene - Perché al salario e allo sfruttamento oggi per queste ragazze si aggiunge la preoccupazione del posto di lavoro il settore è ormai in crisi. In alcuni da tutte le parti 750 licenziate 2000 sospese e fabbriche chiuse nel giro di pochi mesi. Sono bastate alcune restrizioni del credito e bastato l'aumento del costo dei tessuti e della manodopera per mandare all'aria un'industria strutturalmente debole incapace di autofinanziarsi e caratterizzata dalla mancanza di una qualsiasi politica produttiva. A casa dunque se si un'operaia qualificata e si hanno vent'anni è troppo tardi di 800 miliardi di debito che lo sfruttamento vale di più.

m. r.c.

Il nuovo Ente denominato «ETRAL» dovrebbe essere un'organizzazione la cui direzione sarebbe affidata ad un giurista o ad un ingegnere, agli assessori ai Trasporti e al Bilancio del Comune di Roma ad un rappresentante della Regione e ad un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'Interno, del Tesoro e dei Trasporti. Si ipotizza quindi una gestione e una «privata» dell'Ente, lasciando ogni presenza delle minoranze e sottraendo alle decisioni del Consiglio comunale tanto che il bilancio deve essere approvato anche dal Ministero dei Trasporti.

Alcuni più grave per le conseguenze che comporterebbe per la popolazione romana è il criterio che tale Ente dovrebbe seguire: la proposta prevede che la gestione dei servizi di trasporto dell'Ente deve svolgersi con criteri di economicità adeguando il prezzo dovuto dall'utente al costo del servizio. Se tale criterio dovesse essere seguito le tariffe dovrebbero essere orientate verso il mezzo di trasporto individuale le nuove migliaia di cittadini.

Alla luce di tale inaccettabile disegno diviene più chiara la ragione per la quale non si è dato corso alla riduzione delle tariffe Stefer a 50 lire decise dal Consiglio.

Ma è anche chiaro che la Democrazia Cristiana e la Giunta capitolina intendono continuare nella loro politica a favore del mezzo privato per il trasporto ad una concreta liquidazione dell'Azienda pubblica. Cosa ne pensa il Ministero dei Trasporti (creato da un ministro socialista)? E d'accordo? In cambio del controllo ministeriale verrebbe sancito il concorso dello Stato nel ripiano del deficit per circa 6 miliardi l'anno.

Anche su tale aspetto della questione è bene precisare che se è necessario che lo Stato contribuisca al finanziamento delle Aziende pubbliche di trasporto gestite dagli Enti locali, ciò non deve avvenire a scapito delle prerogative e del potere delle assemblee elettive giungendo ad una nuova centralizzazione burocratica e quanto meno sindacale - se non si comprendono le ragioni di un'operazione di sottrazione del controllo ministeriale.

Il ministro dei Trasporti non può concedere il contributo finanziario (10 miliardi annui vengono negati 4 miliardi complessivi per tutte le Aziende municipalizzate da un'azione di un'assemblea elettiva).

Tutto ciò avviene nel settore e mentre il governo si oppone al «fermento» di tutti gli Enti Regionali in quanto al settore dei Trasporti non si è mai a tentare le concessioni a Zeppieri ed Albrici - hanno in loro inadempienza (non largamente dimostrata) di non possedere le «qualificazioni tecniche e morali» che a legge del 1959 sulle concessioni si chiede espressamente.

Dove esser chiaro come che alla Democrazia Cristiana e a tutti coloro che si allineano portati avanti da un'operazione di «sottobosco» accettato, dovranno essere di fronte alla possibilità di un'indagine per indiziare le cause che tendono la situazione della nostra nazione, città altamente prima che risse di ogni drammatica. Concludo un lungo e dettagliato documento che il sindaco di Roma, il presidente della Camera dei Trasporti e presidente del loro real esecente.

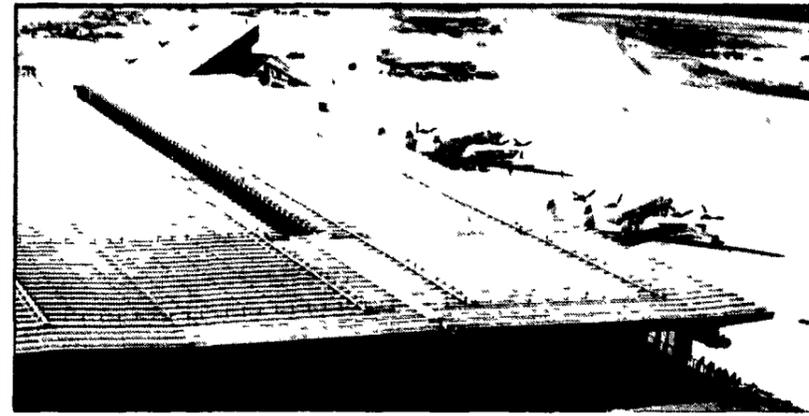
Giulio Bencini

### Diventa sempre più caotico il traffico su Fiumicino e gli altri aeroporti

## I PILOTI DEI JET DENUNCIANO

# Si vola d'azzardo: senza radar e caccia militari sulle rotte

«Un disastro come quello in Giappone possibile da un giorno all'altro» - Quasi mezz'ora per trasmettere un messaggio urgente - Grave carenza di attrezzature tecniche - L'ingerenza dell'Aeronautica militare - Conflitto di competenze



«Piste piene di buche spesso ridotte per interminabili lavori di riassetto». Segnaletica luminosa pressoché inesistente ricoperta dall'erba. Parcheggi caotici e stretti. Insufficienti anche le radio ricevute e trasmettite per dare un messaggio urgente a tutte le condizioni di volo. Insofferenti a una nuova legge speciale per Roma? A parte di dimensioni più o meno, tutto ciò avviene nel settore e mentre il governo si oppone al «fermento» di tutti gli Enti Regionali in quanto al settore dei Trasporti non si è mai a tentare le concessioni a Zeppieri ed Albrici - hanno in loro inadempienza (non largamente dimostrata) di non possedere le «qualificazioni tecniche e morali» che a legge del 1959 sulle concessioni si chiede espressamente.

Dove esser chiaro come che alla Democrazia Cristiana e a tutti coloro che si allineano portati avanti da un'operazione di «sottobosco» accettato, dovranno essere di fronte alla possibilità di un'indagine per indiziare le cause che tendono la situazione della nostra nazione, città altamente prima che risse di ogni drammatica. Concludo un lungo e dettagliato documento che il sindaco di Roma, il presidente della Camera dei Trasporti e presidente del loro real esecente.

Giulio Bencini

### Entro la settimana l'arrivo della delegazione di Hanoi

## Sottoscritto un milione dalla segreteria CGIL per il Vietnam

L'elenco degli altri versamenti

La sottoscrizione per il Vietnam indetta dalla Camera del lavoro in occasione della prossima visita del sindacalista di Hanoi ha raggiunto con i versamenti di ieri 1.4 milioni mentre si sviluppa nelle fabbriche nei cantieri negli uffici la raccolta di fondi per sostenere concretamente le popolazioni del Vietnam in lotta contro l'aggressione USA e che nei mesi scorsi sono state colpite da disastrose alluvioni.

Ma ecco in dettaglio i nuovi versamenti intanto la segreteria della CGIL ha fatto pervenire alla Camera del Lavoro un contributo di un milione di lire a lavoratori del Poligrafico di Stato Salario hanno raccolto 72 mila lire i lavoratori del Poligrafico di piazza Verdi (1 versamento) 90.500 lavoratori tipografia ALEMA 15 mila av. Filippo Papi 50 mila av. Livio Bussa 25 mila Filcams provinciale.

200 mila lavoratori albergo Hasler 50 mila albergo Quintale 30 mila negozio Motta 40 mila lavoratori FIAT Magliana (1 versamento) 15.400 lavoratori azienda Banca e Vespa 6.500 lavoratori ente nazionale cellulosa 8.700 dirigenti Filcams provinciale 60 mila lire lavoratori Romaente piazza Colonna 10 mila lavoratori del cantiere Roma a Mare e lavoratori del cantiere Edilizia 67.58.500 lavoratori del cantiere Alessandria 4.950 lavoratori del cantiere Apoloni 7 mila lavoratori del cantiere Arco 6.750.

Il totale dei versamenti di ieri è di lire 1.893.290 la somma raccolta è precedentemente era di 2.312.200 per un totale generale di 4.115.490 lire.

Intanto l'arrivo del sindacalista di Hanoi (la prima delegazione della RDV che venga in Italia in visita ufficiale) è previsto per la metà della prossima settimana.

### Vale a dire una soluzione

«Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi (la dipendenza dello Stato maggiore dell'Aeronautica militare).

Vale a dire una soluzione che non sia come un «fondamentale dei disastri». Del resto basta dare un'occhiata alle carte degli aerei per rendersi conto in quale grado di «villaggio» gli aerei civili siano costretti a volare.

E' chiaro a questo punto che il nodo da risolvere è proprio questo conflitto tra l'aviazione militare e quella civile. Conflitto di competenze intrecciato di difficoltà e di carenze che non si possono sanare soltanto con un semplice potenziamento di servizi e di strutture (del resto neanche di questo accade) ma solo con un nuovo e più moderno tipo di organizzazione dell'aviazione civile che non può più rimanere a dipendenza degli altri paesi