Urgono misure efficaci ed immediate per fronteggiare il carovita

I prezzi all'ingrosso aumentati del 6% in soli quattro mesi

Diminuito il potere d'acquisto delle masse popolari - L'aumento del prezzo della benzina ritenuto imminente - Si parla di controlli che avrebbero le caratteristiche di un inutile « calmiere a valle » - Le concrete proposte democratiche

Dal gennaio all'aprile di quest'anno i prezzi all'ingrosso, secondo l'Istituto centrale di statistica, sono aumentati complessivamente del 6,1 per cento. La dinamica dei rincari è stata pari ad un incremento dello 0,7 per cento in gennaio, al 2 per cento in febbraio, all'1,6 in marzo e all'1,1 in aprile. Sui prezzi al consumo tali aumenti si sono riflessi in misura dell'1 per cento circa per ogni mese, pari a un totale del 4,2 per cento in più sul dicembre '72. Il costo della vita è salito così, in questo primo quadrimestre dell'anno in corso, di oltre il 4 per cento, incidendo pesantemente sui salari (nonostante i parziali e tardivi recuperi della scala mobile che ora un ministro di questo morente governo vorrebbe « riformare ») e sui redditi minori.

A questa serie di rincari si dovrebbe ora aggiungere i previsti aumenti della benzina e degli altri carburanti derivati dal petrolio greggio. Il CIP, che doveva decidere in merito alle richieste delle compagnie petrolifere, non si è ancora riunito e pare, a questo punto, che la sua convocazione sia collegata ad una decisione che il governo dovrebbe assumere per attuare un controllo su un « pacchetto di merci » ancora del tutto imprecisato.

Al riguardo si è avuta una dichiarazione del ministro Ferri, il quale ha fatto capire che non si tratta di prendere misure tecniche ma di assumere decisioni politiche in seno allo stesso governo. Su questo punto, tuttavia, si sarebbe verificato un disaccordo fra i partiti della formazione di centro-destra in crisi. Sta di fatto che la riunione del Consiglio dei ministri è stata rinviata e che ai membri del Comitato Interministeriale Prezzi è stato detto di tenersi pronti per una riunione « imminente » che potrebbe avere luogo da domani.

Al di là di questi episodi, che rivelano in ogni caso quanto profondo sia il travaglio in atto fra le componenti governative, sta il fatto incontestabile che la politica economica sinora attuata ha determinato, con i rincari di cui sopra dovuti alla difesa delle posizioni di rendita e alla corsa al massimo profitto, un impoverimento del potere d'acquisto delle grandi masse lavoratrici e popolari. Che finora siano state agevolate le manovre più o meno oscure con cui i grandi gruppi capitalistici hanno potuto ingigantire la propria potenza economica lo dimostra, fra l'altro, un dato molto significativo, riferentesi al mercato dei prodotti agricoli. Nell'ultimo anno il prodotto agricolo italiano è stato valutato — e pagato ai coltivatori — a circa 7 mila miliardi di lire. Al consumo lo stesso prodotto ha « reso » oltre 16 mila miliardi e cioè più del doppio. La differenza, ovviamente, è andata in prevalenza nelle casseforti delle grandi strutture intermedie e parassitarie, contro le quali non si intende assumere alcuna misura.

In questi giorni, nell'intento evidente di dare una qualche giustificazione alle decisioni che si intende prendere per gli aumenti della benzina (8-10 lire), fonti governative hanno ripetutamente diffuso sommarie indicazioni circa la assunzione di misure di controllo per una serie di voci. Si è parlato e si continua a parlare di 11 prodotti, ma non si sa ancora nulla di preciso in merito

Alcuni giornali hanno annunciato ieri che il cosiddetto « blocco dei prezzi » verrebbe deciso nel corso della settimana entrante, con l'adozione di un « sistema » per cui produttori, grossisti e dettaglianti dovrebbero presentare al CIP con almeno tre mesi di anticipo ogni richiesta di aumento, mentre agli importatori — che sono, poi, fra i principali responsabili dell'ascesa del costo della vita — verrebbe consentito di chiedere l'autorizzazione a rincarare i propri prezzi con un solo mese di anticipo.

Questo significa, fra l'altro, che i commercianti al minuto dovrebbero sopportare gli eventuali aumenti praticati dagli importatori per almeno due mesi, senza poter ritoccare i prezzi di vendita al pubblico. Si tratterebbe, in definitiva, di una nuova sorta di calmiere « a valle » della catena distributiva

E' chiaro, dunque, che non è questa la strada giusta per frenare effettivamente i rincari. Si tratta, invece, di adottare alcune precise misure politiche, bloccando anzitutto i prezzi dei servizi (trasporti, elettricità, gas, carburanti) e di determinati prodotti fondamentali (pane, latte, carne). E' indispensabile bloccare i fitti. Si tratta, altresì, di attuare severi controlli all'importazione e di attuare, specialmente in questo settore, una serie di interventi pubblici anche per quanto riguarda il reperimento delle merci sui vari mercati mondiali. Si tratta, infine, di agevolare concretamente, mediante opportuni finanziamenti, la costruzione di grandi cooperative fra consumatori e dettaglianti in modo da eliminare, o comunque condizionare, ogni forma di intermediazione.

Non sembra questa, tuttavia, la strada che il governo ancora in carica intende percorrere. Gli aumenti della benzina e degli altri carburanti (per le macchine agricole, per la pesca, per il riscaldamento) vengono, anzi, già dati per scontati sulla base di una interpretazione assai benevola delle argomentazioni dei petrolieri. E tutti sanno perfettamente all'interno del governo che un simile provvedimento non significherebbe soltanto colpire gli automobilisti e i trasportatori di merci su strada, ma anche gli utenti dei trasporti. Tutti sanno, inoltre, che un aumento dei carburanti per le macchine agricole non potrebbe che ripercuotersi sui prodotti agricoli.

In tal modo, anzichè operare un effettivo controllo per contenere l'incremento incessante del costo della vita, un governo come quello dell'onorevole Andreotti — che non ha più nessuna autorità e, quindi, non dovrebbe fare altro che sbrigare pratiche di ordinaria amministrazione — imprimerebbe una ulteriore e fortissima spinta agli aumenti dei prezzi e allo stesso processo inflazionistico. Per questo dal Paese sale una ondata di proteste. Per questo le tre confederazioni sindacali hanno chiesto una netta inversione di tendenza nella politica economica e sociale. Per questo sono scesi in campo proprio in queste settimane compatte categorie del ceto medio operoso, come gli artigiani e gli esercenti.

Al punto in cui sono giunte le cose, d'altra parte, è indispensabile reintegrare il potere d'acquisto delle retribuzioni, non già bloccando gli scatti della contingenza, ma migliorando i salari, aumentando le pensioni e gli assegni familiari, ed elevando l'indennità di disoccupazione secondo le precise richieste avanzate nei giorni scorsi dalla CGIL.

Sirio Sebastianelli

Si indaga sulle cause della sciagura che ha coinvolto le due « frecce tricolori »

La collisione a 800 chilometri all'ora mentre concludevano un'acrobazia

Il maggiore Angelo Ludovico Gays, 31 anni, non ha fatto in tempo a lanciarsi dal suo Fiat « G 91 » che si è disintegrato in un campo di grano - Leggermente ferito il capitano Antonio Gallus, 34 anni, paracadutatosi nella tenuta di Castelporziano - La formazione di aviogetti stava per atterrare alla base militare di Pratica di Mare

Sciagura aerea nel cielo di Pomezia, sull'aeroporto militare di Pratica di Mare, davanti alla folla di bagnanti che ieri mattina gremivano le spiagge di Torvaianica e di Castelporziano: due aviogetti di una formazione di Fiat « G 91 » della Pattuglia acrobatica nazionale — le famose « Frecce Tricolori » si sono urtati in volo e uno di loro è precipitato immediatamente, disintegrandosi al suolo insieme al pilota, il maggiore Angelo Ludovico Gays, di 31 anni. L'altro pilota, il capitano Antonio Gallus, 34 anni, ha fatto in tempo a catapultarsi col seggiolino, paracadutandosi: è finito nella boscaglia della tenuta presidenziale di Castelporziano — dove si è schiantato il suo aereo — ed è stato recuperato, poco dopo, da un elicottero della aeronautica. L'ufficiale è rimasto ferito leggermente alle gambe e alle braccia.

Il tragico incidente è avvenuto ieri mattina, alle ore 11,45: la formazione dei nove Fiat « G 91 » stava rientrando alla base di Pratica di Mare dopo un « passaggio » sui Fori — dove si stava svolgendo la parata militare per la festa del 2 Giugno — con le sue acrobatiche evoluzioni, quelle spericolate evoluzioni che hanno reso celebri nel mondo le « Frecce tricolori ». I piloti protagonisti della tragedia di ieri sono quelli, infatti che fanno trattenere il fiato agli spettatori quando passano in volo rovesciato, ad 800 chilometri orari, a pochi metri dalla pista; sono quei piloti celebri per la « bomba » tricolore, quando, cioè, in picchiata vertiginosa, la formazione delle « frecce » punta a terra per poi risalire in alto, aprendosi a ventaglio e lasciandosi dietro una fumata tricolore.

Quando è avvenuta la collisione, i nove aviogetti procedevano in formazione a rombo — schierati tre a tre — lungo il litorale, da Castelporziano verso Torvaianica. In testa, l'aereo pilotato dal colonnello Vittorio Zardo: seguivano poi i « caccia » dei sottotenenti Gaddoni e Palanca, dei tenenti Montanari, Boscolo e Bonollo. In coda, il maggiore Gays, nato a Valperga (Torino), scapolo, il maggiore Caruvo e il capitano Gallus, di Selargius (Cagliari), due figlie. I Fiat « G 91 » del maggiore Gays e del capitano Gallus volavano —a circa ottocento chilometri orari — all'ala sinistra della formazione.

Gli aerei hanno dapprima puntato verso il mare e, subito dopo hanno compiuto un'ampia virata in direzione dell'aeroporto di Pratica di Mare, dove dovevano atterrare, cominciando a distaccarsi l'uno dall'altro. E' in questo frangente che è avvenuto il fatale urto. « *Avevano fatto più della metà della virata* — ha raccontato uno dei tanti testimoni della tragedia, un sottufficiale dell'Aeronautica militare che si trovava sulla spiaggia insieme alla famiglia — *quando ho visto che due aerei si sono toccati... dopo la collisione si sono incendiati... immediatamente dopo, i due aerei si sono staccati dalla formazione prendendo due direzioni diverse...* ».

Come è avvenuto l'incidente? Perchè i due aerei si sono scontrati? Non esiste ancora una versione « ufficiale », tale che possa spiegare nel dettaglio la dinamica dell'incidente. E' già stata nominata una commissione militare che ha aperto un'inchiesta sulle cause della sciagura. Per ora, quindi, si possono avanzare soltanto delle ipotesi. Una è quella di un guasto meccanico, forse un errore di manovra. Molto più probabilmente il « comando » di virata impartito dal colonnello che comandava la formazione non è stato captato dal capitano Gallus per un improvviso guasto alla sua radio di bordo. Per questo motivo — ma, ripetiamo, è solo una delle tante ipotesi — il « caccia » del capitano Gallus ha proseguito dritto urtando, così, con un'ala, lo aviogetto pilotato dal maggiore Angelo Gays. E alla velocità di 800 chilometri all'ora, la catastrofe era inevitabile.

Un attimo, e il Fiat « G 91 » dello sventurato ufficiale è precipitato in fiamme — moltissimi testimoni lo hanno visto cadere lasciandosi dietro una scia di fumo — e si è schiantato a poche centinaia di metri dal recinto della base militare di Pratica di Mare, in un campo di grano. Alcuni testimoni hanno avuto l'impressione che il pilota ha tentato una disperata virata per non precipitare sull'abitato di Torvaianica, evitando così un disastro di incalcolabili proporzioni. Ai soccorritori si è presentato uno spettacolo raccapricciante: i resti dell'aereo — letteralmente disintegrandosi — erano sparsi per un raggio di 3-400 metri. Del pilota, in pratica, non è rimasto quasi nulla: a 150 metri di distanza, in una cunetta, è stata ritrovata una mano, macabra testimonianza di quanto era successo. Più in là un portafogli bruciacchiato del maggiore.

Mentre l'aviogetto del maggiore Gays precipitava in fiamme, il capitano Gallus si è catapultato col seggiolino e, col paracadute, è finito nella tenuta presidenziale di Castelporziano, dove si è schiantato anche il suo aereo. L'ufficiale è stato successivamente ricoverato nell'ospedale del S. Eugenio per alcune ferite e contusioni — giudicate guaribili in 6 giorni — e in stato di choc.

Quella di ieri mattina non è la prima sciagura che colpisce le « Frecce tricolori ». Il 25 aprile di tre anni fa, proprio ai margini della base di Rivolto, un « vagone volante » C-119 precipitò mentre era in fase di decollo: perirono 10 sottufficiali specialisti della Pattuglia acrobatica e i 7 membri dell'equipaggio del C-119. Il 22 sembre del '72 perì il capitano triestino Valentino Lansa, delle « Frecce tricolori », abbattendosi col suo aereo nei pressi di Palmanova, ad Udine.

Renato Gaita

Angelo Gays

Antonio Gallus

Così sono morti Pasolini e Saarinen

Una immagine forse unica della tragedia di Monza, in cui sono morti il campione del mondo Saarinen e Renzo Pasolini, è questa foto apparsa sulla rivista tedesco-occidentale « Stern ».

L'incidente è appena avvenuto: sulla sinistra (contrassegnato col n. 1) si scorge il corpo ormai senza vita di Saarinen; più avanti, a una trentina di metri (n. 2), il suo casco di plastica poco adatto a proteggerlo (ma il regolamento motociclistico non prevede particolari tipi di casco per i corridori!); il n. 3 indica il corpo di Renzo Pasolini: l'italiano morirà pochi minuti dopo.

Sulle cause dell'incidente sono ancora in corso le inchieste giudiziaria e tecnica.

Piloti addestrati ai voli più rischiosi

L'esordio degli « acrobati del cielo » avvenne nel giugno del 1930 sull'aeroporto di Roma.

Dopo quell'esperienza, e passati gli anni tragici della seconda guerra mondiale, nel 1961 fu costituito ufficialmente il « 313° Gruppo di addestramento acrobatico dell'Aeronautica » — più noto al pubblico come pattuglia acrobatica nazionale — o « Frecce Tricolori ». E' un reparto costituito da cinquanta uomini, tra piloti e specialisti e quindici aereoplani.

Ogni giorno questi piloti si addestrano presso l'aeroporto di Rivolto (Udine), comandati dal tenente colonnello Vittorino Zardo, e volteggiano nel cielo con i loro apparecchi, formati in squadre. Si abituano così ad eseguire alla perfezione le loro undici « figure »: la più suggestiva è quella detta « bomba ». Gli aerei scendono in picchiata fino a sfiorare il terreno e risalgono aprendosi in nove diverse direzioni; poi riscendono e s'incrociano a pochi metri da terra al centro dell'aeroporto. La « figura » che hanno compiuto ieri mattina nel cielo di Roma è quella della « tricolore », poiché gli aerei, dotati di speciali congegni fumogeni, precedono in una formazione che consente di rappresentare nel cielo una bandiera bianca, rossa e verde.

I velivoli che hanno in dotazione le Frecce Tricolori sono i « G 91 Pan FIAT », una versione modificata del tradizionale « G 91 FIAT ». Sono caccia tattici a reazione, con un solo motore e un solo posto, che raggiungono la velocità massima di 950 chilometri orari, ed hanno un'autonomia di volo di 1700 chilometri, pari ad un'ora e mezza.

I piloti del « 313° Gruppo » sono impegnati ogni anno da marzo a ottobre in oltre trenta esibizioni acrobatiche che si svolgono in ogni parte d'Italia e d'Europa.

Cosa si nasconde dietro la colossale truffa scoperta nella capitale

A ROMA SU 120 MILA AZIENDE SOLO LA METÀ SONO ISCRITTE ALL'INPS

Le inadeguate strutture dell'Istituto consentono frodi e imbrogli - Nel '72 riscossi oltre 500 miliardi di contributi - Alcuni clamorosi casi di evasione - Macchinose procedure - Il positivo ruolo svolto dal sindacato - La battaglia per trasformare l'ente in uno strumento al servizio dei lavoratori

Delle 120 mila ditte dell'industria, commercio, e artigianato operanti nella provincia di Roma, solo 67 mila sono iscritte presso l'INPS; tra queste 45 mila hanno consegnato l'anno scorso gli appositi moduli GS2, cioè hanno effettuato i versamenti. Ciò significa che la metà delle aziende romane sono completamente scoperte e che altre ventimila evadono i contributi, frodando i lavoratori. E per lo più sono sicure di farla franca visto che sono appena 31 gli ispettori che dovrebbero effettuare i controlli biennali.

Da queste cifre balza fuori con evidenza l'inadeguatezza dell'INPS, delle sue strutture, del suo apparato, rimasto — grosso modo — tale e quale all'anteguerra. Anche la riforma degli anni '69-'70, sotto lo impulso delle lotte operaie e che ha portato i sindacati a far parte degli organismi centrali e periferici, non ha colmato il divario sempre più profondo fra le strutture e le funzioni che l'istituto è chiamato ad assolvere — come è scritto nella relazione della commissione per la ristrutturazione dei servizi all'INPS.

Lo scandalo della truffa scoperta a Roma, al di là del fatto di cronaca, ha riproposto in modo clamoroso le carenze dell'istituto, dimostrando quanto sia facile che tra le maglie di questo mastodonte si inseriscano e operino i più disparati avventurieri. Ciò è ancora più facile a Roma, dove, per le dimensioni dell'istituto, le carenze diventano davvero drammatiche.

Per avere un'idea di che cosa sia l'INPS nella capitale basterà considerare alcuni dati: nel '72 sono stati riscossi oltre 500 miliardi di contributi e sono state erogate prestazioni per circa trecento miliardi di lire. Per quanto riguarda le pensioni ne sono state pagate lo scorso anno 441 828 per un importo pari a oltre 232 miliardi di lire; il 61 per cento di queste sono minime, di circa 32 mila lire. Si tratta di un giro di denaro notevole, un enorme filtro redistributore del reddito, una gigantesca macchina che deve gestire fondi tratti dai salari dei lavoratori. Una macchina lenta, però. Sono ancora 17 mila i ricorsi giacenti, nonostante in due anni, da quando cioè nell'istituto sono entrati i sindacati, siano stati smaltiti ben 45 mila ricorsi; la procedura delle pratiche è ancora troppo lunga, pur essendo passata dai due anni ai 90 giorni attuali. Per le domande di pensione invece bisogna ancora aspettare ben 10 mesi.

Di questa situazione approfitta non soltanto qualche impiegato senza scrupoli, come nel caso della truffa dei giorni scorsi, ma chi i contributi dovrebbe versarli e invece froda, in modo più sottile sia i lavoratori, sia l'INPS. E' fiorita così una rete per « organizzare l'imbroglio »; si escogitano tecniche e metodi più disparati, se è vero che dietro la truffa scoperta nei giorni scorsi c'erano numerose ditte, se è vero che è una pratica ormai comune quella di far ricorso a consulenti più o meno fasulli.

Clamorosi casi di evasione si sono verificati in questi ultimi tempi a Roma: Zeppieri, ad esempio, il boss dei trasporti laziali, ha un debito nei confronti dell'INPS di oltre un miliardo perché non ha versato i contributi per i suoi dipendenti; la maggior parte delle aziende che hanno chiuso i battenti, e che sono state poi occupate dai lavoratori, avevano evaso i contributi: Luciani, proprietario della fabbrica tessile, per circa un miliardo, l'Aerostatica per centinaia di milioni. La Cassa edile ha denunciato in una recente rilevazione il 22% d'evasione contributiva.

C'è poi un mezzo ormai divenuto consuetudine nella maggior parte delle fabbriche: versare i contributi soltanto sui minimi tabellari, « salvando » quindi cottimo, straordinario, incentivi vari ecc. e mettendo in atto una frode contro il lavoratore, con la sicurezza di non essere mai scoperti, visto che è molto difficile controllare quella parte variabile del salario erogata, molto spesso, fuori busta. D'altronde i padroni giocano sul velluto, fidando sul fatto che, per anni e anni gli ispettori dell'INPS non verranno a controllare i libri paga, e che, d'altra parte, non hanno sufficienti poteri di accertamento e di intervento; fidando infine sullo scarso o quasi nullo coordinamento tra le attività degli ispettori del lavoro e di quelli INPS o dell'INAM. Gli stessi « consulenti » od esperti, se sono talvolta necessari per la macchinosità delle procedure, costituiscono essi stessi strumento per organizzare la evasione.

L'INPS, quindi, proprio per la sua struttura, lascia varchi troppo ampi ai truffatori, più o meno in guanti bianchi.

Da quando sono entrati i sindacati è cambiato qualcosa? Qual è il loro effettivo potere di controllo? « *Alcuni passi in avanti sono stati fatti* — dice Renzo Zaccardelli della CGIL, presidente del comitato provinciale — *ma i nostri compiti sono ancora troppo limitati. Il comitato provinciale, composto dai rappresentanti sindacali, da quelli degli industriali e degli organismi statali, ha poteri soltanto riguardo ai ricorsi amministrativi e competenze per deleya del consiglio d'amministrazione. A Roma siamo riusciti, con una lunga battaglia a coordinare l'attività dell'INPS, il che significa concretamente dare impulso a realizzare alcune cose e controllarne gli sviluppi. La parte operativa e decisionale, tuttavia, spetta alla direzione generale e al consiglio d'amministrazione* ».

Da due anni a questa parte, così sono stati accolti più ricorsi dei lavoratori, si è snellita la procedura del loro esame, si è cercato di intensificare l'attività di controllo degli ispettori concentrandoli anche sull'industria o comunque sulle aziende dove è maggiore la possibilità di evasione e la sua entità. In particolare per le pensioni si è adottata proprio in questi giorni una procedura che consente la concessione immediata della pensione al trattamento minimo, appena ne è stata accertata l'esistenza del diritto; ciò permette al lavoratore di riscuotere molto più rapidamente, la propria pensione base.

« *Noi siamo* — dice ancora Zaccardelli — *per pensioni alte e subito; in questo senso s'indirizza l'azione dei sindacati, dentro l'INPS in collegamento con la lotta più generale. Così come l'altro cardine del nostro intervento riguarda l'evasione contributiva, che va eliminata anche attraverso misure che modifichino i metodi di versamento e riscossione. Pensiamo, ad esempio, all'abolizione delle marche e dei libretti, che possono essere sostituiti da schede e utilizzando i calcolatori elettronici. Sperimentazioni in questo senso si stanno già facendo in alcune città: a Latina, Frosinone, Varese* ».

Il comitato provinciale ha presentato una lunga serie di proposte per una riorganizzazione dell'istituto in modo da renderlo tenicamente più snello (tra l'altro i 1100 dipendenti non bastano e soprattutto manca il personale qualificato come gli ispettori), e più funzionale alle esigenze sociali. Si tratta soprattutto di estendere il potere dei sindacati oggi ancora subalterni all'interno dell'istituto, nonostante le posizioni conquistate in questi anni, nei confronti delle scelte governative e dei funzionari che rappresentano il governo. Una battaglia difficile, questa, anche per la particolare natura dell'INPS, che da ente ancora troppo di « assistenza » deve diventare uno strumento efficiente, gestito dai lavoratori, al servizio dei lavoratori. Ed è questo anche l'unico modo per evitare che sulla loro pelle si costruiscano truffe colossali come quella scoperta nei giorni scorsi.

Stefano Cingolani

Rivalutazione del rublo nei confronti della lira

MOSCA, 2.

Il rublo è stato rivalutato del 2,4 per cento nei confronti della lira. La Banca centrale sovietica ha annunciato nuovi tassi di cambio fra il rublo e sei monete occidentali tra le quali la lira. In particolare, il cambio della moneta italiana che era di 1,25 rubli per mille lire è passato a 1,22 rubli. Altri ritocchi dei tassi di cambio riguardano il dollaro da 75,35 cents per rublo a 72,52; il dollaro australiano da 1,06 a 1,0641 per rublo; la corona norvegese da 0,1262 a 0,1284 rubli; il franco svizzero da 0,231 a 0,235 rubli.

TRAGEDIA PRESSO NAPOLI

Salta in aria fabbrica di fuochi: tre i morti

Dalla nostra redazione

NAPOLI, 2

L'esplosione di una baracca nella quale si confezionavano fuochi d'artificio, verificatasi a Ponticelli, un quartiere alla periferia di Napoli, ha provocato la morte di tre persone: i due proprietari della fabbrica, regolarmente autorizzata e uno dei dipendenti.

Il tragico fatto è avvenuto alle ore 14,30 in via San Michele a Ponticelli ove sorge la fabbrica di fuochi d'artificio dei fratelli Luigi e Gennaro Di Mauro, rispettivamente di 43 e 37 anni. Essa si compone, in pratica, di cinque baracche costruite con pietre e tufo e ricoperte di lamiere ondulate in *eternit*, distanti pochi metri l'una dall'altra. In quattro di esse venivano conservati i fuochi artificiali già confezionati, nella quinta, che fungeva da laboratorio, si procedeva alla confezione e si custodiva la materia prima.

E' stato appunto in quest'ultima baracca che si è verificata l'esplosione per cause che sono ancora da stabilire. Una esplosione fragorosa che ha suscitato allarme nell'intero quartiere e che purtroppo ha fatto registrare tre vittime: i fratelli Luigi e Gennaro Di Mauro e il dipendente Giosuè Capasso di 22 anni

E' scampato a questa atroce disgrazia un altro dipendente di cui non si è ancora accertata l'identità, che fino a qualche momento prima aveva lavorato con gli altri: si era allontanato per la colazione.

GIULIO SALIERNO
LA REPRESSIONE SESSUALE NELLE CARCERI ITALIANE
Lire 2400
uno studio rivoluzionario sulle "regole" sessuali carcerarie
TATTILO EDITRICE

CASA EDITRICE per la realizzazione dei suoi piani di sviluppo
ricerca
ELEMENTI DINAMICI
con predisposizione ai contatti umani, da qualificare nel campo della diffusione della cultura al livello di:
a) OPERATORI ALLA DIFFUSIONE E ALLA PROPAGANDA
b) RESPONSABILI DI GRUPPI
c) CAPI AREA
OFFRE: Attività creativa in un gruppo di lavoro altamente specializzato; una retribuzione interessante; periodo di formazione sulle moderne tecniche della diffusione e propaganda.
Gli interessati sono pregati di inviare curriculum a:
CASELLA 76/M S.P.I. - 20100 Milano

PROVINCIA DI PESARO E URBINO
Consorzio Stradale Capoville Fontecorniale - Mombaroccese
IL PRESIDENTE
visto l'art. 7 della legge 2-2-1973 n. 14 relativa a norme sui procedimenti di gara negli appalti di opere pubbliche mediante licitazione privata
avverte
che il Consorzio stradale Capoville - Fontecorniale - Mombaroccese che ha sede presso l'Amministrazione Provinciale, intende appaltare i lavori di sistemazione e bitumatura del tratto di strada consortile compreso tra lo abitato di Fontecorniale e la frazione « il Ghetto », dell'importo a base d'asta di L. 11.700.000 mediante esperimento di licitazione privata da effettuare a norma dell'art. 1 lett. a) della citata legge 2-2-1973 n. 14.
Le Imprese che hanno interesse possono chiedere di essere invitate alla gara, inoltrando apposita domanda in bollo a mezzo lettera raccomandata che dovrà pervenire all'Ufficio Appalti e Contratti dell'Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino entro e non oltre le ore 13 del giorno 30 giugno 1973.
Pesaro, 6 giugno 1973.
Il Presidente del Consorzio
(Vergari)