parla. Uno dei miei interlocutori, e consenta il riserbo sul nome, ha detto testualmente: "Non hanno rubato soltanto i grossi, ma i piccoli sull'esempio dei grossi. Non un lavoro, per minuto che fosse, è stato eseguito secondo il progetto iniziale. Le imprese hanno fatto e rifatto chiedendo revisioni di appalti e lucrando somme ingenti. Tra le imprese edilizie la fine dei lavori sin qui eseguiti è stata accolta come una giornata di lutto";

5) responsabile principale dell'andamento dei lavori è stato — sino a pochi mesi or sono — l'ingegner Rinaldi del Ministero dei LL. PP. la cui specializzazione professionale è circoscritta alle acque. Forse fu scelto lui perchè Fiumicino era soggetto ad allagamenti! Il Rinaldi ha sempre avuto pieni poteri di decisione, la sua direzione è stata definita "dittatoriale" e, in base alle norme che disciplinano un compito del genere ed alle responsabilità di controllo che ne conseguono, assolutamente illegale. (Un dirigente del settore mi ha tra l'altro detto che è anzitutto indispensabile "rientrare nella legalità");

6) è convinzione generale, negli ambienti della Aviazione Civile Internazionale (le vicende dello aeroporto sono largamente e severamente commentate all'Estero) che il sistema degli appalti diretti, di assegnazione di lavori senza preventivi e capitolati di appalto, delle maggiorazioni arbitrarie abbia raggiunto a Fiumicino proporzioni impensate:

7) è anche opinione assai diffusa — convalidata da denuncie di fatti precisi che una Commissione di inchiesta dovrebbe poter valutare e documentare — che una serie di società fittizie ha consentito a poche persone di monopolizzare i rifornimenti dei materiali, la esecuzione delle opere, l'appalto dei servizi. I rapporti fra questi affaristi (il nome del conte Manfredi è maggiormente citato dalle persone da me interrogate) e gli ambienti del Ministero dei LL.PP. sono sempre apparsi — così si dice — assai amichevoli;

8) l'aviazione civile ha dal canto suo continuato ad avallare passivamente gli errori che si sono andati a mano a mano accumulando e non ha mai accertato il fondamento delle proteste, delle indicazioni, dei suggerimenti che, in sede di riunioni tecniche o direttamente per iscritto, la Direzione dell'aeroporto di Ciampino non ha mai trascurato di fare.

Costo dell'opera

Sino a questo momento per il nuovo aeroporto sono stati spesi oltre 30 miliardi. Altri dieci miliardi sono stati ora chiesti al Tesoro per proseguire il completamento dell'opera. Gli esperti sostengono — ed il loro parere è condiviso sia al Ministero dei LL. PP. come all'Aviazione Civile — che i dieci miliardi sono assolutamente insufficienti. Per la sistemazione dell'aeroporto, il completamento delle opere e delle installazioni mancanti, il rifacimento di altre, l'adeguamento di quelle parti del complesso che per errori di impostazione risultano superate o non funzionali, occorrono altri 30 miliardi.

Ciò significa che l'aeroporto di Fiumicino — calcolando i costi dell'esproprio ed altre spese generali che sono state inserite nei vari bilanci dei LL. PP. — rappresenterà per lo Stato un onere non lontano dai 100 miliardi.

I difetti dell'aeroporto

1) Il progetto realizzato viene unanimemente giudicato, in rapporto alla tecnica moderna ed alle esigenze del traffico degli aviogetti, per notevole parte già superato.

2) L'aeroporto si trova sullo stesso asse — ad appena 18 km. di distanza — dell'Aeroporto militare NATO di Pratica di Mare. E' evidente che la coesistenza dei due complessi è impossibile. Lo Stato italiano dovrà quindi assumersi l'onere del trasferimento dell'Aeroporto militare.

3) I progettisti hanno trascurato di prevedere i collegamenti diretti con Roma, tanto è vero che la strada soltanto ora è entrata nella sua fase esecutiva con l'approvazione dell'appalto. A ciò si aggiunga che il Piano Regolatore dell'Aeroporto e della zona limitrofa, sulla base del quale si sarebbe dovuto procedere alla realizzazione dell'opera, è stato preparato solo otto mesi or sono.

4) I locali per gli uffici e per i servizi delle Compagnie aeree, che sono i clienti naturali dell'aerostazione (le Compagnie aeree straniere pagano a Ciampino per servizi, fitti, ecc., una somma complessiva di oltre 1 miliardo e mezzo l'anno) non erano stati previsti nel progetto.

Dall'alto in basso: il presidente del Consiglio Fanfani, l'ex ministro Togni e il ministro Andreotti, i tre personaggi della vicenda dell'aeroporto

I locali necessari sono stati ricavati, a costruzione ultimata, con sovrastrutture creando un mezzanino sotto il tetto. Da rilevare che il tetto dell'Aerostazione fu costruito in metallo e vetro e che nei box adibiti agli uffici l'estate scorsa la temperatura è salita normalmente a 39 gradi. Pare non sia possibile, e non ho accertata la ragione, la istallazione di impianti per aria condizionata.

All'interno dell'Aerostazione — costata 6 miliardi — piove. Il tetto, in piastre metalliche e vetro, ha infatti ceduto in più parti. I progettisti non hanno saputo calcolare esattamente i dati di dilatazione ed il vetro si è infranto lungo i giunti. Nel corso di un vasto e costoso lavoro di rifacimento il vetro è stato sostituito con il «plexiglas».

5) Delle due piste, la seconda è stata dichiarata insufficiente a causa dei cedimenti verificatisi su circa un terzo della sua lunghezza, alla prima si è dovuto rifare per ben tre volte l'intero manto con una spesa di oltre un miliardo. Progettisti e costruttori, oltre che i tecnici dei LL.PP., sostengono che le piste devono subire un loro processo di assestamento, purtroppo però tale processo si è già ripetuto per varie volte e non accenna a finire. La Via Olimpica, in alcuni tratti su terreno di riporto, appare assai più solida, in rapporto alle funzioni.

6) La torre di controllo, del costo di un miliardo, è completamente sbagliata nella sua impostazione tecnica e non può funzionare. E' in corso di costruzione, infatti, una torre provvisoria.

7) Il progetto non ha ancora previsto i locali per l'assistenza tecnica ed uso delle varie Compagnie. E' stato costruito un solo angar assegnato, però, all'«Alitalia». Le altre Compagnie si sono dovute consorziare e provvedere direttamente alla costruzione dei locali necessari. Sottolineo che dal primo di giugno esse già pagano alla ditta costruttrice dell'edificio, e appaltatrice del servizio (ditta imposta dalla Direzione dei lavori) il fitto per i locali senza ancora sapere quando potranno occuparli e servirsene!

8) Le cisterne per i carburanti necessari al rifornimento aereo hanno una capacità limitata a 48 ore (a Ciampino si possono affrontare dieci giornate di rifornimento). In più non è stato ancora risolto il problema del trasporto del carburante che non è di facile soluzione in rapporto anche alle note limitazioni del traffico delle autocisterne nei giorni festivi.

9) Si sono dovuti demolire e ricostruire i portali di accesso perchè, malgrado le precise indicazioni della Direzione tecnica dell'Aeroporto di Ciampino, erano stati tenuti tanto bassi da non consentire il transito dei trasporti.

10) I progettisti non hanno previsto che gli arrivi e le partenze dei viaggiatori debbono poter avvenire attraverso spazi e locali separati magari a piani sovrapposti, come avviene in molti aeroporti moderni. Assai criticate sono, da parte dei tecnici delle Compagnie aeree, le passerelle di accesso a sistema rampante: sono giudicate non funzionali, pregiudizievoli del regolare flusso e riflusso dei passeggeri nonchè disagevoli per le persone anziane o sofferenti.

I metodi che hanno e continuano ad avere vigore nell'ambito dell'Aeroporto di Ciampino sono caratterizzati da decisioni inconcepibili per ogni sana ed onesta amministrazione:

a) le Compagnie aeree sono state invitate a dotare i loro servizi di un tipo unico di bilancia (del costo di 600 000 lire l'una) alla cui fornitura è stata autorizzata una sola ditta;

b) sono stati già dati in appalto numerosi servizi, mentre non sono ancora realizzate le relative istallazioni e non sono noti gli elementi necessari a determinare i vari capitolati di appalto;

c) le Compagnie non sono ancora riuscite a conoscere i costi dei vari servizi del nuovo Aeroporto, malgrado le ripetute richieste.

Il malcontento, le incertezze e le riserve delle Compagnie straniere nei confronti dell'Aeroporto di Fiumicino sono assai diffusi e preoccupanti. Esse lamentano, tra l'altro, che da parte italiana non sono mai state tenute presenti le loro ovvie esigenze e invece vengono continuamente impartite disposizioni, rivolti inviti, diramati ordinamenti contrastanti tra loro e troppo spesso smentiti dai fatti. Questo stato di cose ha determinato nei dirigenti delle sedi centrali delle grandi Compagnie aeree, a Londra, a Parigi, Stoccolma ecc. una non nascosta diffidenza verso il nuovo Aeroporto ed un senso di sfiducia nei suoi dirigenti.

Tra le voci correnti segnalo quella, data per sicura, della costituzione di un Consorzio di gestione dell'Aeroporto. L'iniziativa avrebbe tra i suoi patrocinatori autorevoli personalità politiche i cui nomi affiorano in tutte le voci e i «si dice» che si riferiscono all'aeroporto. Il Consorzio è stato a suo tempo giudicato «immorale» dal Segretario Generale del Ministero Difesa-Aeronautica, Gen. Porro, il quale vi si era sempre opposto. Si tratta invece di gestire un organismo costruito interamente con i denari dello Stato per incamerare tutti i proventi, lasciando al pubblico erario l'onere del disavanzo.

A quanto si dice, il Generale Porro — e sarebbe interessante conoscerne le vere ragioni — ha ora modificato il suo giudizio. Non mi sembra di poter dar credito a quanto riferiscono i suoi criteri e cioè che dal 1. gennaio prossimo, data del suo collocamento a riposo per limiti di età, egli assumerebbe la carica di Presidente del Consorzio con un compenso di lire 600 000 mensili. Si dice ancora che al giovane figlio del Capo di S.M. Gen. Macchi sia stato assicurato un posto a 300 mila lire il mese ed anche questa, probabilmente, è una falsità. Ma la moglie di Cesare non deve essere sospettata ed è grave che a queste dicerie non si opponga una decisa smentita.

L'aeroporto di Ciampino

Mentre da una parte, per le ragioni che i fatti segnalati chiaramente spiegano, non è possibile prevedere quando l'Aeroporto di Fiumicino potrà entrare in funzione, dall'altra Ciampino è giunto al limite dell'usura e dello sfruttamento cui necessariamente è stato soggetto.

Negli ambienti aviatori internazionali si riconosce che Ciampino ha superato ogni più rosea previsione in fatto di funzionalità e di adattamento alle esigenze anche le più delicate e onerose, quali quelle derivanti dall'entrata in servizio dei «jets». Il vecchio aeroporto — malgrado autorevoli pareri e decisioni contrarie — ha affrontato la nuova fase dei traffici aerei e ha anche brillantemente superata la prova olimpica con soddisfazione generale.

Ora però è in condizioni di serio logorio: le piste debbono venire riparate e curate quotidianamente e non è lontano il giorno in cui Ciampino non potrà più assolvere alla sua funzione. La situazione è poi resa più precaria dalla decisione della Direzione Generale dell'Aviazione Civile di tagliare in maniera drastica i mezzi necessari alla manutenzione. E' chiara la intenzione di esercitare traffico aereo, ma se Fiumicino non è pronto lo atteggiamento degli organi responsabili rischia di compromettere seriamente la posizione che Roma si è conquistata nel complesso dei traffici aerei mondiali.

L'Alitalia

Nel corso dell'inchiesta, più volte i miei interlocutori hanno avuto occasione di citare l'«Alitalia».

Per taluni l'Alitalia non è senza responsabilità, sia pure indirette. Le sue interferenze, la sua posizione di Compagnia privilegiata, il pensiero dei suoi dirigenti — non sempre si tratta di tecnici nel senso aviatorio — hanno avuto un certo peso ed una sicura influenza sugli organi responsabili.

Ad esempio, se il progetto non aveva previsto gli uffici per le Compagnie estere, non aveva però dimenticato i locali per l'Alitalia. L'unico hangar costruito a Fiumicino è stato assegnato — come si è detto — alla Compagnia nazionale, ecc.

Altri sostengono che la politica per una compagnia di bandiera ostacola la necessità che il nostro Paese ha di aprire i suoi porti ed i suoi aeroporti al grande traffico internazionale.

La grande Compagnia di bandiera in un Paese che non ha una sua industria aeronautica e che deve importare velivoli, apparecchiature e istallazioni, diventa costosa. Assolutamente dannoso, poi, il sistema protezionistico per cui l'Alitalia opera in condizioni di netto vantaggio e di privilegio nei confronti delle Compagnie estere.

Se esigenze di carattere politico e di prestigio — ben comprensibili e giustificate — impongono allo Stato il mantenimento della Compagnia di Bandiera, è lo Stato che, attraverso l'IRI, deve assumersi l'onere passivo dell'Azienda, non è certo buona politica gravare sulle Compagnie straniere favorendo ai loro danni l'Alitalia.

Queste le opinioni da molti condivise, anche fra i tecnici e gli esperti italiani.

L'aeroporto di Tunisi

Concludo le mie segnalazioni accennando ad una voce che circola negli ambienti interessati italiani e stranieri. Secondo tale voce nella iniziativa per la costruzione del nuovo grande Aeroporto di Tunisi — che costituirà una pericolosa concorrenza per l'aeroporto di Roma — figurano anche personalità italiane e più precisamente talune di quelle personalità sulle quali gravano le maggiori responsabilità della gestione e costruzione dell'aeroporto di Fiumicino.

Conclusione

Negli ambienti da me interpellati è opinione generale che per sanare la situazione si renda necessaria ed urgente la nomina di un Commissario alle dirette dipendenze del Presidente del Consiglio. Solo quando l'azione del Commissario avrà chiarito la situazione e riportato l'intero complesso tecnico ed organizzativo nell'ambito della legalità, si potrà procedere ad una Direzione ed Amministrazione dell'aeroporto in base alle norme di legge.

Le persone dell'on. Fanfani e del Ministro dei LL.PP. on. Zaccagnini offrono le maggiori garanzie. Si teme però che la catena degli interessi creati e delle caste, e degli ..., riescano a dimostrare che tutto va nel migliore dei modi, il che non è anche se per evidenti ragioni è possibile che parlando con me, tecnici, esperti, funzionari si siano lasciati andare a supposizioni e critiche in parte eccessive e in qualche caso infondate.

Lascio a Lei il compito di valutare il materiale raccolto e di decidere sul suo utilizzo. C'è materia per un servizio giornalistico ma — ripeto — soprattutto materia per una seria inchiesta governativa perchè chi ha sbagliato paghi e se marcio vi fosse realmente, chi ha rubato o si accinge a rubare sia inesorabilmente colpito».

In una riunione della corrente di maggioranza

Nenni accentua per il Congresso le posizioni della destra del PSI

Il segretario del Partito socialista pone in termini disciplinari il problema dei rapporti fra le correnti - Nuovo attacco di La Malfa al governo - Pateracchio di centro-destra a Palermo

La preparazione del prossimo congresso del Partito socialista è entrata ormai nella fase del vero e proprio dibattito pre-congressuale. Ieri Nenni ha riunito gli esponenti della corrente di maggioranza per riferire sulla relazione che egli farà domenica prossima al Comitato centrale. Secondo Nenni, il 34. Congresso del partito sarà impostato, nelle intenzioni della maggioranza, «sulla revisione della politica massimalistica del PSI, che non è più attuale». Ribadendo la politica fin qui svolta dalla sua corrente, Nenni ha dichiarato che gli aspetti «più felici» della posizione socialista nel biennio trascorso sono la lotta contro il milazzismo e le impostazioni programmatiche del PSI formulate in occasione delle recenti crisi di governo. Dopo aver affermato che il PSI si è dichiarato nel biennio trascorso favorevole alla politica delle «grandi cose», Nenni ha affermato che il 34. Congresso «deve segnare un nuovo consolidamento della politica di autonomia del partito» ed ha aggiunto che «il dibattito congressuale dovrà essere anche indirizzato sul problema dei rapporti con i comunisti per verificare al di là dei colpi di spillo, quello che realmente divide i due partiti».

Parlando delle giunte difficili, Nenni ha detto che «le difficoltà numerose e di vario genere, sorte per la formazione delle cosiddette giunte difficili sono la prova più concreta della serietà delle richieste che il PSI aveva in proposito avanzato». Per quanto riguarda infine i rapporti fra le correnti all'interno del Partito, Nenni ha detto che «è stato ragionevole non ricorrere all'art. 2 dello statuto che tocca il problema delle fazioni», ma ha sottolineato la necessità che il problema venga affrontato e che si tenti seriamente la ricerca di una via che consenta una maggiore armonizzazione della vita interna del partito.

La relazione di Nenni, così come è riferita nei resoconti delle agenzie di stampa, presenta alcune accentuazioni rispetto alla relazione del segretario del PSI all'ultimo Comitato centrale. Si enuncia in essa una piattaforma congressuale della corrente di maggioranza che impernia tutta la politica del PSI su una prospettiva di partecipazione al potere in collaborazione con la DC, presentata come necessaria «revisione della politica massimalistica», e che dei punti di divergenza e differenziazione a sinistra fa un cardine del prossimo congresso. Curiosa appare, nella relazione di Nenni, l'affermazione secondo cui uno dei due aspetti «più felici» della politica socialista sarebbe stata la «lotta al milazzismo». Si tratta di una polemica retrospettiva contro un'azione politica già condivisa dal PSI, e che suona come un gratuito favore alla DC la cui unità fu dal movimento milazziano spezzata. Di lotta alla DC Nenni non ha invece parlato nemmeno a proposito del problema delle «giunte difficili». Rilevante appare infine il richiamo di carattere disciplinare ai rapporti fra le correnti, specie alla vigilia di un congresso sovrano.

IL DIBATTITO Nel dibattito che è seguito alla relazione di Nenni, Riccardo Lombardi ha smentito le voci che gli attribuiscono una posizione non completamente concordante con quella del segretario del partito, ma ha dato una diversa accentuazione soprattutto al problema dei rapporti fra le correnti. Lombardi ha sottolineato la necessità di «spersonalizzare» il partito ed ha criticato i rappresentanti della maggioranza per non aver avuto frequenti contatti con i rappresentanti delle altre correnti. Per quanto riguarda il Congresso, Lombardi ha affermato che il dibattito potrà definirsi positivo se susciterà il costruttivo interesse delle correnti di minoranza. Non dovrà esserci quindi un discorso storico — ha detto Lombardi — ma un discorso concreto su cose che si devono fare e cose che non si devono fare. Solo così sarà possibile evitare quei tentennamenti, quei dubbi e molti di quei contrasti che hanno caratterizzato in questi ultimi due anni la vita politica del partito».

Nel quadro del dibattito precongressuale va segnalata la comparsa del settimanale diretto da Oreste Lizzadri, «La sinistra socialista». Nell'articolo di presentazione, Lizzadri afferma che «al prossimo Congresso di Milano è in giuoco l'avvenire stesso del nostro partito» e aggiunge che «nessun mezzo impiegato per mantenere o riportare il partito sulla sua linea tradizionale classista unitaria e internazionalista deve considerarsi eccessivo o superfluo». Lizzadri scrive quindi che gli attuali dirigenti del PSI «non considerano la Democrazia cristiana il vero nemico, ma il Partito comunista e le masse che lo seguono» ed aggiunge: «Molti compagni di base non riescono ancora a convincersi come abbia potuto verificarsi il fenomeno che da un giorno all'altro tutto un gruppo di dirigenti sia passato dal più acceso estremismo di sinistra ad un altro ancor più acceso di destra».

IL GOVERNO La Malfa ha pubblicato ieri un terzo articolo sulla *Voce Repubblicana* di critica alla DC e al governo, ma l'esponente repubblicano, parlando a Montecitorio con i giornalisti, ha chiarito che le sue critiche vanno interpretate come un tentativo di «contribuire al superamento della stasi politica attuale» e non come l'anticamera di una crisi di governo. Secondo La Malfa i repubblicani non vogliono determinare la caduta del Ministero ma impedire che «la situazione stagni e che la destra liberale e democristiana acquistino nel governo peso sempre maggiore, rendendo Fanfani prigioniero di questa situazione»; i repubblicani, tuttavia, non sarebbero disposti a tollerare una involuzione che essi ritengono pericolosa e dannosa. E' evidente che la tesi di «Fanfani prigioniero della destra» rischia di costituire un nuovo alibi per sostenere il governo così come lo è stato (e lo è tuttora) quello secondo cui bisogna sostenere il governo attuale «per evitare il peggio», sbarrando la strada a Tambroni. Questo, in effetti, è il solo compito che La Malfa riconoscesse anche ieri al governo, e sul quale del resto ironizzava: sarà certamente interessante per La Malfa essere informato dell'incontro che, secondo notizie assai fondate, il presidente Fanfani avrebbe avuto alcuni giorni fa con Tambroni in occasione di un ricevimento non ufficiale di una personalità non governativa. Tale incontro non sarebbe stato casuale perchè, secondo le informazioni, tanto Fanfani quanto Tambroni si sarebbero preventivamente assicurati della presenza dell'altro. Saragat, il quale ha scritto recentemente a Moro per far sapere di non condividere l'atteggiamento critico dei repubblicani, è partito alla volta di Salisburgo, dove oggi si terrà una riunione internazionale dei partiti socialdemocratici. La riunione avrebbe dovuto essere segreta, ma il *Times* di Londra ne ha pubblicato ieri la notizia. Non si conosce il tema della conferenza, ma non si esclude che essa possa riguardare gli avvenimenti del Belgio.

Sempre in campo socialdemocratico va registrato un discorso di Preti, che «a nome di non pochi iscritti al PSDI» ha attaccato la DC per la mancata costituzione di giunte di centro-sinistra e ha detto che «il PSDI deve assumere un atteggiamento molto fermo anche per impedire i ricatti della destra d.c.».

CENTRO-DESTRA A PALERMO D'accordo con la destra monarchica e liberale e con l'ausilio dei voti del PSDI e di una parte dell'USCS, la DC è riuscita a far rieleggere a Palermo Salvo Lima alla carica di sindaco. Cinque democristiani hanno votato contro. La elezione è avvenuta a primo scrutinio. Hanno votato per lo squalificato esponente clericale 19 d.c. (su 24), 4 monarchici, 4 dei 9 cristiano sociali, che hanno rotto la disciplina di partito, 2 socialdemocratici, 2 liberali e un altro consigliere. A proposito di quest'ultimo voto, è da notare che il neoeletto Lima lo ha attribuito, vantandosene, al socialista Di Piazza. Ciò pare confermato dal fatto che il compagno socialista Aglialoro ha avuto tutti i voti dei comunisti e dei socialisti meno uno. I cinque d.c. dissidenti hanno votato i loro nomi, i missini hanno votato per un loro candidato.

Dopo il risultato del voto, la segreteria dell'USCS ha espulso dal partito l'on. Germanà (che è anche deputato regionale) il quale ha guidato il gruppo dei dissidenti. Ufficialmente, l'USCS è all'opposizione.

Nella stessa serata, ad Aragona, in provincia di Agrigento, che è stato il campo delle manovre di centro-sinistra alle quali il PSI ha dato credito, la DC ha fatto una giunta clerico-fascista. Sindaco è stato eletto il d.c. Pulselli. Nell'Amministrazione sono entrati a far parte insieme con i d.c., i missini e un liberale.

Dall'alto di 34 metri

Un camion precipita nel Po Morti sul colpo i due autisti

LODI — L'autocarro schiantato sul greto del Po (Telefoto)

LODI, 3 — Due autisti hanno trovato la morte in un terribile incidente stradale avvenuto stamane allo imbocco del ponte sul Po: il camion su cui viaggiavano i due uomini è precipitato sul greto del fiume dopo un salto di circa 34 metri.

Le vittime sono il diciannovenne Stefano Gobbi, di Castiglione d'Adda e Giovanni Cardini, di 21 anni, da San Rocco al Porto.

E' già stato accertato che al momento in cui si è verificata la sciagura alla guida del veicolo si trovava il Gobbi.

L'automezzo trasportava da Lodi a Piacenza una cinquantina di bidoni da latte vuoti. Nella curva che immette sul ponte il pesante autocarro ha sbandato, probabilmente a causa dell'asfalto viscido, andando a sbattere contro il parapetto. Invano il Gobbi ha cercato di padroneggiare la macchina. La sciagura si è svolta fulmineamente.

Il camion ha proseguito la sua folle corsa, ormai privo di guida, scardinando ben tre campate del parapetto e precipitando poi nel fiume. Come abbiamo già detto in quel punto il ponte corre a ben 24 metri di altezza dal greto. Il mezzo è andato a sfasciarsi in un punto che generalmente nei mesi estivi è in secca e che attualmente non è coperto da più di mezzo metro d'acqua.

La morte dei due uomini che occupavano la cabina è stata istantanea.

Sul posto, avvertiti da alcuni automobilisti di passaggio, di lì a qualche minuto sono giunti i militi della polizia stradale i quali hanno provveduto al recupero ed alla pietosa ricomposizione delle salme, le quali successivamente sono state traslate nella camera mortuaria del cimitero di San Rocco al Porto.

Ad Alghero una giunta formata da sinistra d.c. PCI-PSI

SASSARI, 3 — Nuovo sindaco di Alghero è stato eletto il geometra Antonio Fenaello, che ha avuto i voti di una parte dei gruppo d.c., del PCI e del PSI. Anche la giunta è stata eletta coi voti di questi gruppi.

A [illegible] si sono opposti a questa soluzione in ossequio alla disposizione impartita dal vescovo monsignor Cubeddu, che avrebbe inviato una lettera a tutti i membri del gruppo de[illegible] per porre il suo veto all'apertura a sinistra.

A [illegible] votazione si è giunti dopo una dichiarazione del capogruppo dc dott. Corsetti, il quale ha fatto appello alla collaborazione di tutte le forze autonomiste repubblicane e antifasciste per l'attuazione del Piano di rinascita della Sardegna e per l'inserimento di Alghero nel Piano stesso. Il capogruppo dc ha affermato che l'amministrazione di una città come Alghero non può prescindere da una chiara scelta politica e questa scelta deve avere la sua radice negli ideali della Resistenza e deve tendere alla tutela degli interessi generali della comunità e in particolar modo dei ceti meno abbienti contro ogni privilegio di un gruppo ristretto.

Dopo questa dichiarazione, che confermava l'impegno della sinistra dc, che forze [illegible] di portare avanti la [illegible] per il Piano [illegible] i problemi della città, i gruppi del PCI e del PSI hanno [illegible] i loro voti sul geometra Fenaello.

Successi della campagna del tesseramento

Oltre 70 mila ritesserati al PCI a Modena Al 100 per cento la FGCI di Terra di Bari

I giovani comunisti del circolo «Trastulli» di Firenze hanno triplicato gli iscritti

[illegible]

A MODENA [illegible] 31 dicembre 70.200 [illegible]

In ROMAGNA 65.569 compagni [illegible] 1961 3520 sono [illegible]

Nella provincia di REGGIO EMILIA numerose sezioni hanno già superato il 100% [illegible]

A TORINO il 6057 di [illegible] 31 dicembre 427 sono [illegible] FGCI

[illegible] la FGCI di Terra di BARI ha telegrafato al compagno Tortorella [illegible]

Da FIRENZE [illegible] FGCI [illegible]

Primo accordo per gli insegnanti fuori ruolo

I rappresentanti del Comitato d'intesa della scuola hanno avuto ieri un nuovo incontro con il sottosegretario alla P. I. on. Elkan per l'esame dei problemi riguardanti il personale insegnante non di ruolo. Nel corso del colloquio — a quanto si apprende — è stato praticamente raggiunto un accordo per quanto riguarda l'incarico a tempo indeterminato gli [illegible] e [illegible] della scuola secondaria statale.

Nei colloqui del CIS con i rappresentanti ministeriali sono previsti per l'esame dei problemi relativi al trattamento economico e di carriera del personale direttivo ed insegnante. Inoltre, nella giornata di oggi, la segreteria del Sindacato nazionale scuola media si incontrerà con il sottosegretario on. Elkan per le questioni riguardanti il personale amministrativo ed ausiliario della scuola secondaria statale.

Eletta la giunta del Consiglio regionale Trentino - Alto Adige

TRENTO, 3 — Il Consiglio regionale del Trentino Alto Adige ha eletto oggi la Giunta. Presidente è stato eletto Luigi Dalvit (d.c.), assessori Armando Bertorelle (d.c.), che copre anche l'incarico di vice presidente Donato Turrini (d.c.) e Alfonso Salvador (d.c.), Umberto Corsini (PLI), Mongnoni (PSDI) e Pruner (PPTT). Sono stati eletti assessori supplenti i d.c. Fronza e Dasnl.