

Declassified E.O. 12958 Section 3.3/NND No.

785017

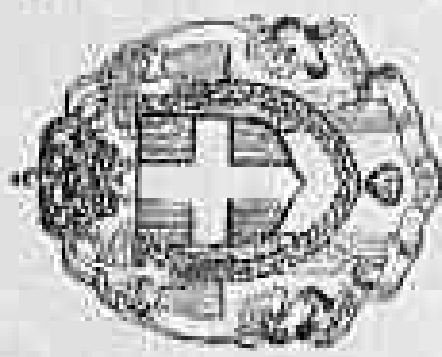
ACC

10000/135/92

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

10000/135/92

CIVIL AIR LINES
FEB. - MAY 1946



Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE GENERALE
DELL'AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO

Divisione

Prot. N. 2262 Allegati 2

Sez.

OGGETTO Trasmissione Promemoria "Attività aeree straniere
in Italia" per la Commissione alleata.

Resposta al Foglio del

Dir.

N.

Mod. 131A

13A

39/11/46 Roma, 10 MAGGIO 1946

Transmission in 13A
Foreign Civil Aviation Policy of

ALL'UFFICIO DI COLLEGAMENTO
CON LA COMMISSIONE ALLEATA

S E D E

Con preghiera di inoltrare alla Commissione
alleata, si trasmette l'unito promemoria in da-
ta odierna, n. 2257, "Attività aeree straniere
in Italia", approvato dal Sig. Ministro e fir-
mato dallo scrivente.

Altra copia di detto promemoria si unisce
per documentazione di cotesto Ufficio.

IL DIRETTORE
DELL'AVIAZIONE CIVILE
(Col. L. Gallo)

[Signature]

UFFICIO COLLEGAMENTO

Prot. n. 1853 Coll

Roma, 14/5/46

5425

ALL'AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C.

0738

CON LA COMMISSIONE ALLIATA
S E D E

DIREZIONE GENERALE
DELL'AVIAZIONE CIVILE E TRAFFICO AEREO

Divisione
Prot. N. 2262 Allegati 2

Risposta al Foglio del
Dir. Gen. N. 2

OGGETTO Trasmissione Promemoria "Attività aeree straniere
in Italia" per la Commissione alleata.

Con preghiera di inoltrare alla Commissione
alleata, si trasmette l'unito promemoria in da-
ta odierna, n. 2257, "Attività aeree straniere
in Italia", approvato dal Sig. Ministro e fir-
mato dallo scrivente.

Altra copia di detto promemoria si unisce
per documentazione di cotesto Ufficio.

IL DIRETTORE
DELL'AVIAZIONE CIVILE
(Col. L. Gallo)

[Handwritten signature]

UFFICIO COLLEGAMENTO
Prot. n. 1853 Coll

Roma, 14/5/46
5425

ALL'AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C.
= R O M A =

..... per conoscenza.





Ministro dell'Aeronautica

DIREZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE

=====

MEMORIA
PER LA COMMISSIONE ALLEATA

N. 2257 di prot.

Roma, 10 MAG 1946

OGGETTO: Attività aeree straniere in Italia.

Numerosi Stati esteri manifestano da tempo il più vivo interesse per l'impianto di collegamenti aerei con l'Italia o per il transito attraverso l'Italia dei rispettivi servizi aerei.

Tralasciando di considerare quei casi nei quali il desiderio anzidetto non ha avuto formali espressioni, si segnalano le seguenti richieste:

- 1) Svizzera: il Governo di Berna ha iniziato da tempo rapporti sia con le Autorità Alleate, sia col Ministero italiano degli affari esteri, chiedendo il ripristino di una linea aerea fra la Svizzera e Roma. Mentre il Governo italiano si è dichiarato favorevole, per la parte di sua competenza, la Air Force Subcommission di Roma si è manifestata disposta ad esaminare proposte dettagliate per lo esercizio di servizi aerei italiani fra la Svizzera e l'Italia (lettera AFSC/39/R, del 9 novembre 1945).
- 2) Svezia: Il Governo svedese ha chiesto di istituire una linea aerea fra Stoccolma e Roma e, ricevutone assenso, ha già dato inizio alla linea stessa.
- 3) Olanda: Il Governo olandese ha manifestato l'intendimento di ripristinare la linea aerea Amsterdam-Batavia con scalo a Napoli, ricevendone assenso per quanto riguarda l'Italia.
- 4) Francia: Il Governo francese, nel suo piano di ripresa della linea aerea Parigi-Damasco, ha espresso il desiderio di ripristinare lo scalo che detta linea faceva in passato a Napoli.
- 5) Spagna: anche il Governo spagnolo mostra molto interesse per la ripresa di collegamenti aerei con l'Italia; recentissime

MEMORIA
PER LA COMMISSIONE ALLEATA

N. 2257 di prot.

Roma, 10 MAG 1946

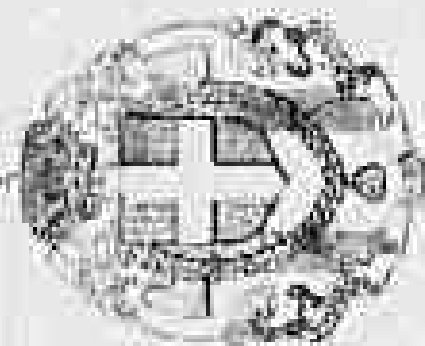
OGGETTO: Attività aeree straniere in Italia.

Numerosi Stati esteri manifestano da tempo il più vivo interesse per l'impianto di collegamenti aerei con l'Italia o per il transito attraverso l'Italia dei rispettivi servizi aerei.

Tralasciando di considerare quei casi nei quali il desiderio anzidetto non ha avuto formali espressioni, si segnalano le seguenti richieste:

- 1) Svizzera: il Governo di Berna ha iniziato da tempo rapporti sia con le Autorità Alleate, sia col Ministero italiano degli affari esteri, chiedendo il ripristino di una linea aerea fra la Svizzera e Roma. Mentre il Governo italiano si è dichiarato favorevole, per la parte di sua competenza, la Air Force Subcommission di Roma si è manifestata disposta ad esaminare proposte dettagliate per lo esercizio di servizi aerei italiani fra la Svizzera e l'Italia (lettera AFSC/39/R, del 9 novembre 1945).
- 2) Svezia: Il Governo svedese ha chiesto di istituire una linea aerea fra Stoccolma e Roma e, ricevutone assenso, ha già dato inizio alla linea stessa.
- 3) Olanda: Il Governo olandese ha manifestato l'intendimento di ripristinare la linea aerea Amsterdam-Batavia con scalo a Napoli, ricevendone assenso per quanto riguarda l'Italia.
- 4) Francia: Il Governo francese, nel suo piano di ripresa della linea aerea Parigi-Damasco, ha espresso il desiderio di ripristinare lo scalo che detta linea faceva in passato a Napoli.
- 5) Spagna: anche il Governo spagnolo mostra molto interesse per la ripresa di collegamenti aerei con l'Italia; recentissime comunicazioni informano, anzi, che da parte spagnola si è disposta alla immediata attuazione di un servizio aereo Madrid-Barcellona-Milano-Roma e viceversa.

524

*Ministero dell'Aeronautica*

-2-

6) Irlanda: il Governo irlandese ha recentemente proposto la stipulazione di un accordo che renda possibile l'impianto di collegamenti aerei regolari fra i due paesi.

Si ritiene superfluo segnalare che richiesta inerenti alla attuazione di servizi aerei interessanti l'Italia sono pervenute anche da parte degli Stati Uniti d'America (nota 10 luglio 1945, n. 152, dell'Ambasciata degli Stati Uniti d'America) e dal Governo britannico per l'approdo a Ciampino del servizio aereo fra Londra e Atene (nota 5 marzo 1946, n. 57 dell'Ambasciata britannica) e per la utilizzazione dell'idroscalo di Augusta nel traffico aereo civile (nota verbale 22 marzo 1946 della stessa Ambasciata).

Da quanto precede si rileva non solo che una ripresa di linee aeree straniere in Italia si va rapidamente concretando, ma che anzi alcune di tali linee sono già in esercizio. Ciò fa rilevare i seguenti principali inconvenienti:

1) Mancanza di precisi elementi sui servizi aerei stranieri. Le notizie che il Ministero dell'Aeronautica riceve, di volta in volta, sull'uno o sull'altro dei suaccennati servizi aerei stranieri risultano spesso frammentarie e incomplete: esse giungono talvolta direttamente dai Comandi Alleati, talaltra attraverso il Ministero degli affari esteri, ma mancano, quasi sempre, comunicazioni conclusive che informino delle formali autorizzazioni concesse e dei precisi termini di queste (data di inizio dei servizi, frequenza, itinerario ecc.).

Da tempo è stata rilevata la necessità di adottare in proposito una procedura unica e precisa. A tale scopo questo Ministero ha inviato alla Air Force Sub Commission, Allied Commission, la nota 15 gennaio 1946, n. 169, così redatta:

"Con la nota AFSC/36/AIR del 4 corrente, cotesta Sottocommissione informava che l'autorizzazione per il sorvolo del territorio italiano da parte di aeromobili stranieri e in genere dei servizi aerei stranieri può ora esser concesso solamente dal Governo italiano, previa autorizzazione della AFSC.
Alla scopo di stabilire una procedura unica in materia, sembra opportuno che i Governi esteri interessati si rivolgano, per la richiesta di autorizzazioni del genere, unicamente al Ministero italiano degli affari esteri, e che sia lasciata al detto Ministero la cura di svolgere le necessarie trattative con le Autorità Alleate pri-

6) Irlanda: il Governo irlandese ha recentemente proposto la stipulazione di un accordo che renda possibile l'impianto di collegamenti aerei regolari fra i due paesi.

Si ritiene opportuno segnalare che richiesta inerenti alla attuazione di servizi aerei interessanti l'Italia sono pervenute anche da parte degli Stati Uniti d'America (nota 10 luglio 1945, n. 152, dell'Ambasciata degli Stati Uniti d'America) e dal Governo britannico per l'approdo a Ciampino del servizio aereo fra Londra e Atene (nota 5 marzo 1946, n. 57 dell'Ambasciata britannica) e per la utilizzazione dell'idroscalo di Augusta nel traffico aereo civile (nota verbale 22 marzo 1946 della stessa Ambasciata).

Da quanto precede si rileva non solo che una ripresa di linee aeree straniere in Italia si va rapidamente concretando, ma che anzi alcune di tali linee sono già in esercizio. Ciò fa rilevare i seguenti principali inconvenienti:

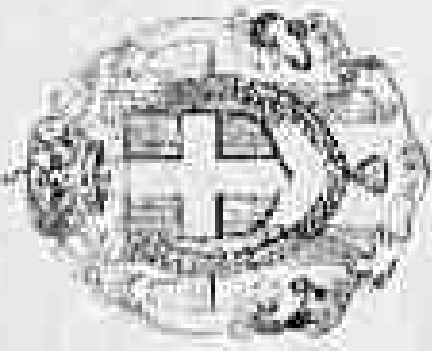
1) Mancanza di precisi elementi sui servizi aerei stranieri. Le notizie che il Ministero dell'Aeronautica riceve, di volta in volta, sull'uno o sull'altro dei suaccennati servizi aerei stranieri risultano spesso frammentarie e incomplete: esse giungono talvolta direttamente dai Comandi Alleati, talaltra attraverso il Ministero degli Affari esteri, ma mancano, quasi sempre, comunicazioni conclusive che informino delle formali autorizzazioni concesse e dei precisi termini di queste (data di inizio dei servizi, frequenza, itinerario ecc.).

Da tempo è stata rilevata la necessità di adottare in proposito una procedura unica e precisa. A tale scopo questo Ministero ha inviato alla Air Force Sub Commission, Allied Commission, la nota 16 gennaio 1946, n. 169, così redatta:

"Con la nota AFSC/36/AIR del 4 corrente, cotesta Sottocommissione informava che l'autorizzazione per il sorvolo del territorio italiano da parte di aeromobili stranieri e in genere dei servizi aerei stranieri può ora esser concesso solamente dal Governo italiano, previa autorizzazione della AFSC.
Allo scopo di stabilire una procedura unica in materia, sembra opportuno che i Governi esteri interessati si rivolgano, per la richiesta di autorizzazioni del genere, unicamente al Ministero italiano degli Affari esteri, e che sia lasciata al detto Ministero la cura di svolgere le necessarie trattative con le Autorità Alleate prima di dar seguito alla richiesta.

Si prega cotesta Sottocommissione di far conoscere le Autorità Alleate concordano in tale procedura."

Non risulta che a tale nota sia stata data risposta.



Ministero dell'Interno

-3-

2) Imperfetto controllo italiano sui servizi aerei stranieri. Inizialmente, gli approdi e le partenze di servizi aerei stranieri in Italia avvenivano senza alcun controllo doganale, valutario e di polizia da parte delle Autorità italiane. Con nota AFSC/36/AIR del 13 aprile 1946, la Air Force Sub Commission ha notificato che, sugli aeroporti sotto controllo italiano "l'esercizio del controllo è stato riaffidato al Governo italiano, che lo esplica ora col normale sistema dei passaporti e relativi visti". Ne deriva che il Governo italiano resta escluso da tali poteri negli aeroporti che sono tuttora sotto il controllo Alleato. E poiché anche in tali aeroporti fa capo qualche linea aerea straniera, buona parte del traffico aereo sfugge ai controlli delle Autorità italiane. E' quindi evidente la convenienza che il Governo italiano riassuma anche in tali aeroporti i suoi cennati poteri, tanto più ove si pensi che si tratta di linee appartenenti non solo agli Stati Uniti d'America o all'Inghilterra, bensì anche a Stati diversi.

° °

Rimedi idonei ad eliminare detti inconvenienti possono essere:

1.- Definire e unificare la procedura attraverso la quale i servizi aerei stranieri sono ammessi in Italia. Tale procedura dovrebbe essere quella proposta nella nota 15 gennaio 1946, n. 169, sopra tra scritta, poiché si ritiene che solo con essa potrà eliminarsi la singolare situazione in cui viere a trovarsi questo Ministero il quale non ha nemmeno una completa conoscenza dei servizi aerei stranieri che effettivamente sorvolano il territorio italiano.

2.- Stabilire che i controlli doganali, di polizia e valutari su tutti i servizi aerei che fanno capo in Italia sono in ogni caso disimpegnati dalle Autorità italiane, sia pure in concorso con quelle Alleate; se si tratta di traffico effettuato su aeroporti ancora sotto il controllo Alleato.

° °

Ci sottopone quanto precede alla attenta considerazione della Commissione Alleata e si rimane in attesa di comunicazioni in proposito.

° °

Con l'occasione, questo Ministero gradirebbe intanto ricevere notizie su tutti i servizi aerei stranieri che attualmente fanno capo al territorio italiano o lo attraversano, con l'indicazione delle rispettive modalità di esercizio, quali gli orari, le frequenze, le tu-

2) Imperfetto controllo italiano sui servizi aerei stranieri. Inizialmente, gli approdi e le partenze di servizi aerei stranieri in Italia avvenivano senza alcun controllo doganale, valutario e di polizia da parte delle Autorità italiane. Con nota AFSC/36/4IR del 13 aprile 1946, la Air Force Sub Commission ha notificato che, sugli aeroporti eccetto controllo italiano "l'esercizio del controllo è stato affidato al Governo italiano, che lo esplica ora col normale sistema dei passaporti e relativi visti". Ne deriva che il Governo italiano resta escluso da tali poteri negli aeroporti che sono tuttora sotto il controllo Alleato. E poiché anche in tali aeroporti fa capo qualche linea aerea straniera, buona parte del traffico aereo sfugge ai controlli delle Autorità italiane. E' quindi evidente la convenienza che il Governo italiano riassuma anche in tali aeroporti i suaccennati poteri, tanto più ove si pensi che si tratta di linee appartenenti non solo agli Stati Uniti d'America o all'Inghilterra, bensì anche a Stati diversi.

° ° °

Rimedi idonei ad eliminare detti inconvenienti possono essere:

1.- Definire e unificare la procedura attraverso la quale i servizi aerei stranieri sono ammessi in Italia. Tale procedura dovrebbe essere quella proposta nella nota 16 gennaio 1946, n. 169, sopra tra scritta, poiché si ritiene che solo con essa potrà eliminarsi la singolare situazione in cui viene a trovarsi questo Ministero il quale non ha nemmeno una completa conoscenza dei servizi aerei stranieri che effettivamente sorvolano il territorio italiano.

2.- Stabilire che i controlli doganali, di polizia e valutari su tutti i servizi aerei che fanno capo in Italia sono in ogni caso disimpegnati dalle Autorità italiane, sia pure in concorso con quelle Alleate; se si tratta di traffico effettuato su aeroporti ancora sotto il controllo Alleato.

° ° °

Si sottopone quanto precede alla attenta considerazione della Commissione Alleata e si rimane in attesa di comunicazioni in proposito.

° ° °

Con l'occasione, questo Ministero gradirebbe intanto ricevere notizie su tutti i servizi aerei stranieri che attualmente fanno capo al territorio italiano o lo attraversano, con l'indicazione delle rispettive modalità di esercizio, quali gli orari, le frequenze, le tariffe e simili.

P. IL MINISTRO

Galati

From : Mediterranean Allied Air Committee Secretariat.

To : Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, Rome.

Date : 1st May, 1946.

Ref : MAAC/4018/AFALS.

Regulations pertaining to Pilot Ratings.

Reference is made to your letter AFSC/39/Air dated 26th April, 1946. It is agreed that it will help materially to raise the standards of civil crew members by obtaining from the Air Ministry publications etc., on the subject matter, and representations have accordingly been made to Air Ministry.

2. As already discussed by the writer heretofore with Brig. General William L. Lee no action is being taken by this Secretariat to obtain American Publications, this being left to the American Member of this Secretariat to obtain through normal channels.



Maxwell Fisher
(MAXWELL FISHER)
Wing Commander,
Secretary to The,
MEDITERRANEAN ALLIED AIR COMMITTEE.

my. 5/5 5421

0746

From "IL GLOBO"

8A

11th April 1946

ITALIAN AIR LINES

The air Society 'Teseo' has been in these last days authorised by the competent authorities to establish a commercial air line for the transport of passengers, post and goods starting from Florence and Bologna.

The above Society intends to initiate the service by running the following daily flights : Florence-Bologna-Milan and Bologna-Florence-Rome and at a later date Bologna-Florence-Genoa and Florence-Bologna-Ancona-Bari-Naples.

Translated by Marcella Vannitelli

J.K.M.
27/4

27/4
V.L.
25/4
~~39/4~~

5:22

Anno II

Giovedì 11 Aprile 1946 - S. Leone I.

Direzione, Redazione, Amministrazione: Roma, Via S. Basilio, n. 45. Telefoni: Direzione 43.628; Redazione 43.330; Amministrazione 43.159. Inviati: 41.745; Notturno 67.941. — Abbonamenti: un anno L. 4.000; sei mesi L. 2.500; un trimestre L. 1.250 — una copia L. 400. — Spedizioni in abbonamento postale — Conto Corrente postale numero 1-6111.

Tariffa delle inserzioni: per ogni riga, di almeno, larghezza una colonna: avvisi immediati L. 50; necrologi L. 35; commerciali, centrali e cinematografici L. 40; cronaca L. 50; — Rivolgersi alla Concessionaria Società per la Pubblicità in Italia S.P.A., Roma, Via Parlamento 9, p.p. Tel. 61-572 — Milano, Palazzo della Borsa, Piazza degli Affari — Tel. 12.451 e alle altre succursali.



INFORMATORE ECONOMICO PER LA RICOSTRUZIONE

Ammassi del 1946

di Mario Bandini

Che cosa sta avvenendo per gli ammassi dei prodotti agricoli del corrente 1946? In verità se ne capisce ancora poco. Pare esista un certo Decreto Luogotenente 5 ottobre 1945 n. 721 che stabilisce l'obbligo di ammasso parziale del grano, segale, orzo, granturco, risone, olio, bietola da zucchero; in ragione del 60 per cento del quantitativo conferito nel quadriennio 1940-43. Il quantitativo eccedente è a libera disposizione degli agricoltori per la vendita e per il consumo familiare. Ma pare anche, d'altra parte, che esso, rivelatosi inapplicabile, non venga posto in azione, e che si studi un procedimento diverso, basato sul calcolo della produzione effettivamente ottenuta quell'anno, decurtata dalle quantità consuete trattabili per il consumo familiare oltre un quantitativo fisso di 20 quintali per il grano segale ed orzo e di 30 quintali per il mais ed il risone. I quantitativi, oltre queste trattate, sarebbero soggetti all'ammasso, per un quantitativo non inferiore al 60 per cento. Gli altri potranno essere liberamente commercializzati.

Non dottrinarmente, siamo contrari ad ogni forma di ammasso statale.

Ma anche essendo contrari, non si può negare, all'ammasso totalitario, un certo principio logico. Sottraendosi con esso, interamente, il grano al commercio privato ed alla libera vendita, lo Stato può fissare, fondatamente, il prezzo ed attuare un integrale razionamento. Il sistema — anche se lo riteniamo dannoso — è logicamente possibile. Nei nuovi progetti per il 1946 manca

Il mantenimento dei 200 gr. di pane dipende dai prossimi arrivi di grano

Le scorte attuali sono soltanto sufficienti fino alla fine di aprile nel Nord e fino alla metà di maggio nel Centro Sud

Le scorte attuali di grano consentono di assicurare il pane solo fino alla fine di aprile nell'Italia Settentrionale, sino alla metà di maggio nell'Italia Centrale ed isolare e fino alla metà ed alla fine di giugno rispettivamente nelle Marche e nell'Umbria. Tale è la situazione secondo una precisazione ufficiale fatta ieri dall'Alto Commissariato della Alimentazione con cui si smentisce, inoltre, la voce che il 24 aprile sarebbe sospesa la panificazione se non giungeranno in tempo i soccorsi alleali.

La gravità della situazione alimentare è riconosciuta dal Governo il quale esalta, tuttavia, di superarla con gli aiu-

ti degli Alleati e dell'UNRRA e di risolvere, in particolare, anche il problema della saldatura con il prossimo raccolto. Il comunicato ufficiale assicura, a questo proposito, che « sono annunciati in arrivo per il mese di maggio, notevoli quantitativi di grano ma non da nessuna cifra né indica alcuna data. Sembra evidente che ove tali spedizioni tardassero a giungere la situazione potrebbe divenire realmente drammatica, anche perché i provvedimenti che intende prendere il Governo, per recuperare il 6 per cento delle trattate di frumento concesse agli agricoltori, ed impedire i consumi illegali di farina per i ristoranti e le pasticcerie non sono stati ancora elabo-

borati, e richiederanno, in ogni caso, del tempo, dopo la loro discussione ed approvazione da parte del Consiglio dei Ministri, per poter essere messi in esecuzione.

Della situazione alimentare in generale e della campagna per i recuperi del 6 per cento delle trattate granarie in particolare si è occupato ieri sera una ristretta commissione del C. I. R., presieduta dal Ministro dell'Agricoltura Giulio, in una riunione alla quale è intervenuto anche l'Alto Commissario per l'Alimentazione dott. Mentasti. La commissione che deve elaborare i provvedimenti da sottoporre al Consiglio dei Ministri per fronteggiare la situazione alimentare ha avuto un lungo scambio di idee e tornerà a riunirsi oggi o domani.

La precarietà della situazione alimentare si è aggravata in misura preoccupante, a causa dei raccolti eccezionalmente deficitari del 1945. La produzione di frumento è scesa a 42 milioni di q.li contro q.li 75,8 milioni prodotti in media nel periodo prebellico 1930-39; la produzione di granturco a 14,1 milioni di q.li contro q.li 29,9 milioni; la produzione di olio d'oliva a q.li 820.000 contro q.li 2,1 milione; la produzione di patate a 14,7 milioni di q.li contro q.li 28,9 milioni; la produzione di fagioli a 478.000 q.li contro q.li 1,8 milioni; la produzione di barbabietole da zucchero a 4 milioni di q.li contro q.li 32,7 milioni.

E' per questo che le riduzioni delle razioni, specie per alcuni generi, sono così drastiche che scendere al di sotto del livello attuale non è, dal punto di vista fisiologico, possibile. Per i cereali, di fronte ad un consumo medio prebellico di kg. 206 per abitante, si è avuto, a partire dal luglio 1945,

al grasso il fabbisogno di grano per la popolazione civile italiana, anche abolendo la razione della pasta, è di circa 2,5 milioni di q.li il mese. Le scorte di produzione nazionale sono esaurite. Solo verso la metà del prossimo mese di giugno potranno essere disponibili i primi quantitativi ammassabili del nuovo raccolto. I provvedimenti di recente adottati per il recupero del 6 per cento delle trattate di frumento concesse ai produttori potrà dare in complesso, nella migliore delle ipotesi, poco più di 1 milione di q.li di frumento. La possibilità di mantenere l'attuale razione del pane dipende quindi esclusivamente dalle importazioni.

Il fabbisogno di grassi per la popolazione civile, sulla base di una razione di dl. 25 a persona, ammonta a 96.721 q.li mensili. Le consegne previste dai piani dell'UNRRA sono rappresentate da complessivi 250.000 q.li; la deficienza per l'intero anno 1946 ammonta pertanto a circa 450.000 q.li.

Per i legumi secchi la deficienza è di oltre 1 milione di q.li anche tenendo conto delle consegne previste nel piano UNRRA in 375.000 q.li e che attualmente sarebbero state ridotte a 140.000 q.li.

Non ci si rende quindi conto delle dichiarazioni che, secondo l'U. S. P. l'ex Presidente Hoover avrebbe fatto circa la situazione alimentare in Francia, Italia e nord-Africa ove, a suo avviso, qualunque difficoltà, le attuali condizioni alimentari non sono insuperabili.

Coordinati acquisti nel

Bozzoli r
per la Sov
giunta a C

GEN
Arriva oggi a G
veniente da Poti
il piroscafo russo
E' questa la prim
l'URSS che giunge
va. Essa stava cir
nell'ate. Ha un ca
zoli di seta, di cui
late sono riservate
ra. (Ansa).

Convegno
d'operai

Nostro servizio
FIS
Nel giorni 14 e
sarà tenuto a Pri
Camera Confeder
voro un convegno
seano della Fede
lana operai tessil
vento del segretar
derazione, Marchi

La sit
dell

Dal punto di vi
l'Italia è
guerra in corso
di quanto non si
essa, dopo il pri
mondiale. Infatti
una perdita glo
mezzo milione di
1940 al 1945, p
guerra (oltre 300
maggiore letalità,
tutto il periodo
contrariamente a
venne nel 1917
nel 1918 per l
espagnolo, un
edensità di nati
la quale ha con
care in attivo i
mografico del qu
lico. Le cifre, fin

Trattative per un prestito di venti miliardi a Milano

(Nostro servizio telefonico)

MILANO, 10

L'Amministrazione comunale lascia alla nuova, oltre ad un deficit di circa cinque miliardi, anche trattative abbastanza bene avviate con finanziatori stranieri, fra cui alcuni svizzeri per un prestito di venti miliardi di lire. Esso è congegnato in modo da poter essere ammortizzato in un lungo lasso di tempo e verrà contratto, se le trattative si concluderanno, ad un tasso conveniente.

I fondi verranno messi a disposizione in successive riprese per essere impiegati secondo un programma già predisposto, il cui sviluppo è previsto in cinque esercizi. Il

za di circa dieci chilometri.

Il progetto prevede pure il completamento dell'attrezzatura mobile dell'Azienda, tramviaria mediante la costruzione di nuove automotrici a carrello, di autobus, di vetture filotramviarie e di un'autorimessa per il servizio ufficio, nonché di treni completi per il servizio interurbano di cui verranno raddoppiate le linee.

Per quanto riguarda l'Azienda elettrica, saranno completati gli impianti in Valtellina, e si procederà alla riparazione ed alla ricostruzione di tre sottostazioni di trasformazione. Sono in programma pure il completamento della rete interna di distribuzione di energia con una nuova linea di circosollazione mediante cavi da 23 mila volti, e

Il Globo

MATTORE ECONOMICO PER LA RICOSTRUZIONE

Non camminate a tentoni nel buio: picchierete la testa. Non fate affari senza dati esatti. Abbonatevi oggi stesso al Globo.

200 gr. di pane arrivi di grano

*efficienti fino alla fine di
maggio nel Centro Sud*

richiederanno, in ogni
tempo, dopo la loro
se ed approvazione
del Consiglio dei Mi-
nistri poter essere messi
in esecuzione.

La situazione alimentare
della campagna
superiore del 6 per cento
dell'agricoltura in
re si è occupata ieri
a ristrettezza commis-
sione. I. R., presieduta dal
dell'Agricoltura. Gul-
la riunione alla quale è
uto anche l'Atto Com-
per l'Alimentazione
entasti. La commissione
aveva elaborato i prov-
di da sottoporre al
o del Ministero per
are la situazione ali-
ha avuto un lungo
di idee e tornerà a
oggi o domani.

La situazione della situa-
zione si è aggravata
a preoccupante, a cau-
accetti eccezionalmente
del 1945. La produ-
mento è scesa a
ni di q.li contro q.li
oni prodotti in media
do prebellico 1936-39;
zione di granoturco a
oni: la produzione di
iva a q.li 820.000 con-
2,1 milioni; la produ-
patate a 14,7 milioni
contro q.li 20,9 milio-
produzione di fagioli a
q.li contro q.li 1,8 mi-
produzione di barba-
da zucchero a 4 milio-
li contro q.li 23,7 mi-

questo che le riazioni
zioni, specie per alcu-
ri, sono così drastiche
edere al disotto del li-
uale non è, dal punto
fisiologico, possibile.
reali, di fronte ad un
medio prebellico di
per abitante, si è avu-
del 1945.

ai grassi. Il fabbisogno di
grano per la popolazione civi-
le italiana, anche abolendo la
razione della pasta, è di circa
2,5 milioni di q.li il mese. Le
scorte di produzione nazionale
sono esaurite. Solo verso la
meta del prossimo mese di
giugno potranno essere dispo-
nibili i primi quantitativi am-
mazzabili del nuovo raccolto.
I provvedimenti di recente
adottati per il recupero del 6
per cento delle trattative di
fornitura concesse ai produ-
tori potrà dare in complesso,
nella migliore delle ipotesi,
poco più di 1 milione di q.li di
frumento. La possibilità di
mantenere l'attuale razione
del pane dipende quindi essen-
zialmente dalle importazioni.

Il fabbisogno di grassi per
la popolazione civile, sulla ba-
se di una razione di dl. 25 a
persona, ammonta a 96.721 q.li
mensili. Le consegne previste
dal piano dell'UNRRA sono
rappresentate da complessivi
250.000 q.li; la differenza per
l'intero anno 1946 ammonta
pertanto a circa 450.000 q.li.

Per i legumi scarsi la defi-
cienza è di oltre 1 milione di
q.li anche tenendo conto delle
consegne previste nel piano
UNRRA in 375.000 q.li e che
attualmente sarebbero state ri-
dotte a 140.000 q.li.

Non ci si rende quindi conto
delle delusioni che, secondo
l'U. P. P. P. President
Hoover avrebbe fatto circa la
situazione alimentare in Fran-
cia, Italia e nord-Africa ove,
a suo avviso, «quantunque
difficile, le attuali condizioni
alimentari non sono insoppor-
tabili».

*Coordinati
acquisti nel*

Bozzoli russi per la Svizzera giunti a Genova

GENOVA, 10.

Arriva oggi a Genova, pro-
veniente da Pöli (Mar Nero)
il piroscafo russo «Sukhona».
E' questa la prima nave del-
l'URSS che giungerà a Geno-
va. Essa stazza circa 3.000 ton-
nellate. Ha un carico di boz-
zoli di seta, di cui 100 tonnellate
sono riservate alla Svizze-
ra (Aisa).

Consegna a Prato d'operai tessili

(Nostro servizio telefonico)

FIRENZE, 10.

Nei giorni 14 e 15 prossimi
sarà tenuto a Prato presso la
Camera Confederale del La-
voro un convegno regionale fo-
scano della Federazione Ita-
liana operai tessili con l'inter-
vento del segretario della Fe-
derazione, Marchiolo.

La situazione demografica dell'Italia dopo la guerra

di Gerolamo Pedoja

Dal punto di vista demogra-
fico l'Italia è uscita dalla
guerra in condizioni migliori
di quanto non si verificò per
essa dopo il primo conflitto
mondiale. Infatti, nonostante
una perdita globale di oltre
mezzo milione di individui, dal
1940 al 1945, per morti in
guerra (oltre 300 mila) e per
maggiore letalità, si è avuto in
tutto il periodo delle ostilità
contrariamente a quel che av-
venne nel 1917 e soprattutto
nel 1918, per l'epidemia di
«spagnola» una notevole re-
dondanza di nati vivi sui morti
la quale ha consentito di sal-
tare in attivo il bilancio de-
mografico del quinquennio bel-
lico. Le cifre, finora non cono-

I problemi monetari non so-
no la causa ma l'indice dei
maii profondi che affliggono
il mondo economico, sicché
non dobbiamo preoccuparci
dei problemi monetari ma di
quelli economici che vi influ-
scono — ha affermato il Pro-
fessor Corbino in una confe-
renza tenuta ieri nell'Aula
Magna dell'Istituto «Duca de-
gli Abruzzi», inaugurando un
ciclo di riunioni culturali. E-
gli ha tratteggiato le caratte-
ristiche del mondo economico
durante il periodo dal 1916 al
1918, alla soglia della prima
guerra mondiale: ha rilevato
come l'oro rappresentasse in
quel tempo lo strumento di
misura della sintomatologia
economica, distribuendosi in
modo equilibratissimo fra le
nazioni che formavano un
mercato unico e determinando
un sistema di equilibrio retto
dal principio della convertibi-
lità della carta moneta e da

quello della piena libertà di
movimento delle merci, dei ca-
pitalli e degli uomini.

Corbino ha poi analizzato le
cause di rottura di questo
equilibrio, dovute allo scoppio
della prima guerra mondiale
nonché le convulsioni moneta-
rie che ne seguirono, perduran-
do la superstite fiducia nel ri-
torno al sistema aureo. Accen-
nato come a radicare questa
fiducia, pur dopo la rottura
dell'equilibrio monetario inter-
nazionale, abbiano contribuito
la rivalutazione drastica del
dollaro e l'errata politica ri-
valutazionista della Gran Bre-
tagna, ed aver inquadrato il
fenomeno della svalutazione
del marco tedesco, che condus-
se definitivamente alla rottura
dell'atmosfera di fiducia anco-
ra sopravvissuta nella svalua-
zione monetaria, l'oratore ha posto
in rilievo come da allora vi-
ta selezione delle singole eco-

nomie degli Stati e mancò un
mercato economico mondiale.

La crisi di Wall Street nel
1929 seppellì la libertà di
scambio degli uomini, dei ca-
pitalli e delle merci e la prima
a risentirne, dopo circa un an-
no e mezzo, fu proprio la ster-
lina che dovette abbandonare
la sua vecchia convertibilità in
oro. I mercati secondari se-
guirono arrancando, il merca-
to britannico e la moneta di-
venne uno degli strumenti per
variare la parità monetaria,
col mezzo di nuovi accorgimen-
ti tecnici, cui si aggiunsero il
sistema degli scambi bilancia-
ti e quello dell'autarchia che
determinò l'isolamento dell'e-
conomia italiana dai mercati e
dagli scambi internazionali.
Dopo aver diagnosticato, iden-
tificandole, le cause determi-
nanti della prima e della se-
conda guerra mondiale, il pro-
fessor Corbino ha affermato
che usciamo da quest'ultima
con una economia monetaria
in stato di anarchia, e che le
difficoltà per ripristinare un
ordine monetario analogo a
quello anteriore al 1914 risie-
dono soprattutto: nella scar-
rezza di capitali liquidi in Eu-
ropa e nelle scarse possibilità
di ottenerne dall'America; nel-
le enormi necessità della rico-
struzione; nella disparità dei
problemi monetari e dei siste-
mi dei prezzi dei vari paesi
europei.

Accennato al correttivo degli
accordi di Bretton Woods, l'o-
ratore ha concluso auspican-
do la creazione di un ambien-
te economico che possa pro-
muovere le condizioni esisten-
ti, anteriormente al 1914, in
un'atmosfera di fraternità in-
ternazionale e di cordiale com-
prensione delle altrui necessità.

**LE ALTRE
NOTIZIE**

● Alla prossima Conferenza
della Pace il Governo italiano
sintetizzerà fermo il suo punto di

tenute, saranno soggetti all'ammasso, per un quantitativo non inferiore al 60 per cento. Gli altri potranno essere liberamente commerciati.

Noi, dottrinariamente, siamo contrari ad ogni forma di ammasso statale.

Ma anche essendo contrari, non si può negare, all'ammasso totalitario, un certo principio logico. Sottraendo, con esso, interamente, il grano al commercio privato ed alla libera vendita, lo Stato può fissare, fondatamente, il prezzo ed attuare un integrale razionamento. Il sistema — anche se lo riteniamo dannoso — è logicamente possibile. Nei nuovi progetti per il 1948 manca invece anche ogni riferimento logico.

Comunque essi sono applicati resta — almeno così ci pare — il fatto che una parte del grano destinato alla vendita sul mercato sarà sottoposta a vincolo di prezzo ed a razionamento; ed una parte resterà a mercato libero e — da quel che si può capire — a prezzo libero (salvo una eventuale parvenza di disciplina che sarà del tutto inefficace). E siccome si può prevedere facilmente che con il quantitativo ammassato non sarà possibile dare che una razione insufficiente alla popolazione (si è calcolato che il grano ammassabile sarà di circa 15,5 milioni di quintali) ne risulterà che, comunque, dovrà fornirsi del pane necessario alla vita una parte a prezzo basso e vincolato ed una parte a prezzo libero. La ragione di un simile sistema francamente è incomprensibile. Forse si pensa che è utile dare alla popolazione almeno una parte del pane necessario con tessera, lasciando poi l'integrazione al libero mercato: almeno una parte, si ragiona, sarà data a prezzo basso. Ma un simile ragionamento si basa su un evidente paralogismo. Sottraendo, con l'ammasso, una parte del prodotto, e cedendolo a prezzo inferiore a quello di equilibrio, ne consegue che la parte rimanente avrà per controappeso, un prezzo assai più elevato. In definitiva il consumatore comprerebbe il pane che gli abbisogna, se tutto il mercato fosse libero, al prezzo — diciamo — di 40 lire al chilo. Col sistema progettato ne comprerà una parte a 20 lire ed una parte a 60. Il risultato sarebbe lo stesso, se non che, in rapporto al costo non indifferente degli ammassi, la seconda soluzione risulterebbe in pratica assai più dispendiosa per il consumatore. Oppure si pensa, con la quantità ammassata, di dare il pane a basso prezzo solo ad alcune categorie di consumatori: per esempio ai lavoratori manuali, lasciando agli altri il maggiore onere di approvvigionamento.

(Nostra servizio telefonico)

MILANO, 10.

L'Amministrazione comunale lascia alla nuova, oltre ad un deficit di circa cinque miliardi, anche trattative abbastanza bene avviate con finanziere stranieri, fra cui alcuni svizzeri per un prestito di venti miliardi di lire. Esso è congegnato in modo da poter essere ammortizzato in un lungo lasso di tempo e verrà contratto, se le trattative si concluderanno, ad un tasso conveniente.

I fondi verranno messi a disposizione in successive riprese per essere impiegati secondo un programma già predisposto, il cui sviluppo è previsto in cinque esercizi. Il programma prevede, sistemazioni stradali per circa duecentomila metri quadrati; lavori di fognatura, inclusa la sistemazione del Lambro meridionale e dell'Oglio, nonché nuovi collettori; la costruzione di oltre cinquecento aule scolastiche in circa venti edifici distribuiti nelle varie zone cittadine; la costruzione di stabili ad uso pubblico sia al centro per uffici sia alla periferia; la costruzione del nuovo ospedale per i contagiosi, di bagni e piscine, della centrale del latte, del mercato ortofrutticolo, del mercato carni presso il Mercato a completamento ed in sostituzione degli uffici esistenti.

Sono previsti pure programmi di ampliamento e completamento della rete per l'acqua potabile, della rete di illuminazione pubblica e di impianti sarnaturali. Anche l'apertura di vie alberate e di nuovi parchi è inclusa nel programma predisposto. Una aliquota annuale verrà riservata per gli acquisti del terreno necessari all'esecuzione del piano regolatore.

Infine, nell'utilizzazione del prestito il problema della ferrovia sotterranea metropolitana è prevista la costruzione di una prima linea da Loreto a San Siro, con collegamento stazione centrale-stazione nord, per la lunghezza

di circa dieci chilometri.

Il progetto prevede pure il completamento dell'attrezzatura mobile dell'Azienda tramviaria mediante la costruzione di nuove automotrici a carrello, di autobus, di vetture filotramviarie e di un'autorimessa per il servizio officina, nonché di treni completi per il servizio interurbano di cui verranno raddoppiate le linee.

Per quanto riguarda l'Azienda elettrica, saranno completati gli impianti in Valtellina, e si procederà alla riparazione ed alla ricostruzione di tre sottostazioni di trasformazione. Sono in programma pure il completamento della rete interna di distribuzione di energia con una rete di linea di circoscrizioni mediante cavi da 23 mila volt, e la sistemazione di una rete di novemila volt. Anche per le case popolari il programma di finanziamento contempla la costruzione di un quartiere a San Siro per circa quindici mila vani.

L'operazione è stata sottoposta nelle sue linee generali dall'ex sindaco al Ministro Corbino che ha dichiarato che nulla esista da parte sua alla prosecuzione delle trattative nel senso predisposto dall'Amministrazione comunale.

A giorni avranno luogo incontri che si apriranno conclusivi specialmente circa la parte più delicata dell'accordo: le garanzie già offerte e richieste dalle parti contraenti.

Prodotti soggetti ancora a blocco

La compilazione di un nuovo ridotto elenco — valevole per tutte le province italiane — tanto del Nord quanto del Sud — dei prodotti ancora soggetti a blocco è stata ieri sera decisa in una riunione tenuta al Ministero dell'Industria e Commercio.

I partecipanti alla riunione si sono soprattutto preoccupati di eliminare in modo effettivo, per quanto riguarda il blocco dei prodotti industriali, ogni speranzosa di trattamento fra l'Italia Settentrionale e l'Italia Centro-meridionale.

Verrà proposta al Ministro per l'Industria e Commercio l'emanazione d'un provvedimento con il quale saranno aboliti — oltre agli zoli prezzi (fuso) e lavoro e alle somme per bicicletta — la maggior parte dei prodotti dell'industria chimica e siderurgica ancora bloccati.

Materie prime per la pesca e funzioni delle cooperative

Il problema della distribuzione delle materie prime necessarie all'esercizio della pesca, la riorganizzazione a cura delle cooperative dei mercati e dei centri di raccolta del pesce, la gestione delle acque demaniali e l'assistenza ai pescatori, sono stati gli argomenti trattati ieri dalla assemblea del

42 milioni di q.li contro q.li 75,8 milioni prodotti in media nel periodo prebellico 1936-39: la produzione di granoturco a 14,1 milioni di q.li contro q.li 29,9 milioni; la produzione di olio d'oliva a q.li 820.000 contro q.li 2,1 milione; la produzione di patate a 14,7 milioni di q.li contro q.li 28,9 milioni; la produzione di fagioli a 479.000 q.li contro q.li 1,6 milioni; la produzione di barbabietole da zucchero a 4 milioni di q.li contro q.li 33,7 milioni.

E' per questo che le riduzioni delle razioni, specie per alcuni generi, sono così drastiche che scendere al di sotto del livello attuale non è, dal punto di vista fisiologico, pensabile. Per i cereali, di fronte ad un consumo medio prebellico di kg. 206 per abitante, si è avuta, a partire dal luglio 1945, una disponibilità massima di kg. 148 (con una riduzione percentuale del 28,2 per cento); per i grassi si è passati da kg. 12,8 a 4,3 (= 62,2 per cento); per i legumi secchi si è passati da kg. 12,4 a 3,8 (= 69,4 per cento); per le patate si è scesi da kg. 34,8 a 12,4 (= 64,4 per cento); più grave la riduzione per lo zucchero le cui disponibilità sono passate da kg. 7,8 a 2,1 (= 73,1 per cento).

Agli ammassi sono ancora affluiti q.li 10,5 milioni di grano; q.li 1 milione di granoturco; q.li 2 milioni di riso; q.li 200.000 di olio; quantità, tutti modesti, ma in conseguenza delle scarse produzioni conseguite, più che di crisi o di emblematismi.

Le prospettive più critiche sono quelle relative al grano e

peraltro a circa 450.000 q.li. Per i legumi secchi la deficienza è di oltre 1 milione di q.li anche tenendo conto delle consegne previste nel piano UNITA in 375.000 q.li e che attualmente sarebbero state ridotte a 140.000 q.li.

Non ci si rende quindi conto delle dichiarazioni che, secondo l'U. P., l'ex Presidente Hoover avrebbe fatto circa la situazione alimentare in Francia, Italia e nord-Africa ecc., suo avviso, è qualunque difficoltà, le attuali condizioni alimentari non sono insopportabili.

Coordinati acquisti nel Sud America?

BRUXELLES, 10.

La possibilità di acquisti coordinati di derrate alimentari nei paesi sud-americani, e specialmente in Argentina, da parte dei governi inglese, francese, belga e italiano è stato uno degli argomenti discussi a Londra in occasione della visita di Hoover.

«Io credo — ha dichiarato oggi a Bruxelles un membro della missione statunitense — che le discussioni abbiano avuto buon esito e si siano avviate a conclusione».

La possibilità di acquisti coordinati è stata esaminata in conseguenza del rialzo dei prezzi che la concorrenza domandata dai paesi importatori provoca sui mercati sudamericani. (Reuters)

L'Ente risi sarà soppresso

L'Ente nazionale risi deve essere soppresso? Ecco il quesito che scaturisce da una vivace polemica attualmente in corso.

I sostenitori della soppressione dell'Ente non mancano di validi argomenti. Un chiaro esempio di protezionismo economico gravante esclusivamente sul consumatore — essi affermano — è fornito dal «dumping» sul quale si è sempre basato il meccanismo funzionale dell'Ente Risi. Allora il Governo fascista istituì tale ente, accordò allo stesso, il diritto di imporre su ogni contratto di vendita di risi stipulato nel Regno un contributo di L. 14 al q.li, denominando in seguito tale contri-

buto «contributo di contrattazione». Questo «contributo», che ha subito di recente un leggero aumento, deve essere versato all'Ente dall'industriale compratore, prima di procedere al ritiro del riso acquistato.

Considerando che la produzione nazionale del riso sul quale è stato regolarmente versato il relativo diritto di contratto è, dal 1931, mediamente valutabile nella misura di q.li 6,5 milioni all'anno, ne consegue che il consumatore italiano ha corrisposto all'Ente Risi, dalla sua istituzione, un soprapprezzo complessivo equivalente all'incirca ad 1 miliardo di lire.

Se tutto ciò ha potuto aver luogo senza in base a particolari orientamenti economici, è ovvio che la ulteriore applicazione di un tale criterio è in assoluto contrario con quel liberismo commerciale al quale dovrà essere informata per l'avvenire la nostra politica economica.

D'altro canto, qualora si proceda alla soppressione dell'Ente risi, nulla vieta che i produttori interessati si costituiscano in libere associazioni, cooperative od enti per lo studio dei loro problemi e per il controllo e la tutela dei loro interessi, senza tuttavia che alcuni aggravio abbia a derivare al consumatore.

del

Dal punto di vista l'Italia è guerra in corso di quanto non essa, dopo il primo mondiale, infatti, abbia perduto 24 milioni di abitanti nel 1920 al 1925, guerra (oltre 30 milioni) letali. Contrariamente venne nel 1917, nel 1918 per «spagnola» una epidemia di natura quale ha causato in attivo il bilancio del quinquennio, del movimento della popolazione nel 1943 e nel 1944, primo trimestre pubblicato nell'«Unità» e nel «Bollettino» di statistica, pur riferendo che del totale del territorio confermato per la situazione che è ancora bene accolta.

Il numero delle che abbia continuato dal 1939, in un milione di abitanti, nel 1944, ma una e ne 750 mila unità; addirittura alla guerra, nel 1944, è stata la 600 mila unità, alla 627 mila unità, dove antecedente in morti di più.

rafferi della mo-

ranno in prossimo collo.

Il decadere dell'agricoltura, che all'economia di base, ad aggravare i problemi dell'industria agricola, una coltivazione, nuova, una di 1200 giornate, la coltura delle colture.

L'equa ripartizione del problema è l'altro che facilita, necessario e urgente soluzione che contenga aspirazioni, ma con le espressioni risulterà un impiego di man-

(Nostra servizio)

Un'importante questione riguarda in modo l'attività industriale meccanica napoletana discussa in una ad-

dell'Italia dopo la guerra

di Gerolamo Padoja

Portanto a circa 450.000 q.li. Per i legumi secchi la deficienza è di oltre 1 milione di q.li anche tenendo conto delle consegne previste nel piano UNRRA in 375.000 q.li e che attualmente sarebbero state ridotte a 140.000 q.li.

Non ci si rende quindi conto delle dichiarazioni che, secondo l'U. P. e l'ex Presidente Hoover avrebbe fatto circa la situazione alimentare in Francia, Italia e nord-Africa dove, allo stesso, e qualunque difficoltà, le attuali condizioni alimentari non sono inasportabili.

Coordinati acquisti nel Sud America?

BRUXELLES, 10. La possibilità di acquisti coordinati di derrate alimentari nei paesi sudamericani, e specialmente in Argentina, da parte del governo inglese, francese, belga e italiano è stata uno degli argomenti discussi a Londra in occasione della visita di Hoover.

«Io credo», ha dichiarato oggi a Bruxelles un membro della missione statunitense — che le discussioni abbiano avuto buon esito e si siano avvicinate a conclusioni.

La possibilità di acquisti coordinati è stata esaminata in conseguenza del rinvio del prezzo che la concorrenza americana dei paesi importatori provoca sui prodotti sudamericani.

Dal punto di vista demografico l'Italia è uscita dalla guerra in condizioni migliori di quanto non si verificò per essa dopo il primo conflitto mondiale. Infatti, nonostante una perdita globale di oltre mezzo milione di individui, dal 1940 al 1945, per morti in guerra (oltre 300 mila) e per maggiore letalità, si è avuto in tutto il periodo delle ostilità contrariamente a quel che avvenne nel 1917 e soprattutto nel 1918 per l'epidemia di «spagnola» una notevole ricchezza di nati vivi sul morti. In quale ha consentito di salire in attivo il bilancio demografico del quinquennio bellico. Le cifre, finora non così sciolte, del movimento naturale della popolazione italiana nel 1943 e nel 1944 (giacché nel primo trimestre del 1945, pubblicate nell'ultimo numero del «Bollettino mensile di Statistica», pur riferendosi all'80 per cento del totale del Comune del territorio nazionale, confermano pienamente tale affermazione che non era stata ancora bene accertata).

Il numero delle nascite ben che abbia continuato a crescere dal 1939, in cui superava un milione di nati, ha registrato, nel 1943, oltre 785 mila nati e nel 1944 più di 750 mila nati; la mortalità, agganciata alla vigilia della guerra, sui 600 mila individui all'anno, è stata superiore alle 600 mila unità nel 1943 e alle 627 mila unità nel 1944; donde un'eccessiva di nati vivi sui morti di più che 175 mila

individui nel 1943 e più che 130 mila nel 1944. Questi dati aumenteranno quando si conosceranno i risultati del 14 per cento dei Comuni non ancora pervenuti. Più superiori alle cifre dello stesso apprezzamento avute negli anni dal 1939 al 1942, si tratta sempre di notevoli differenze attive, se si tiene conto, soprattutto, delle condizioni particolarmente sfavorevoli all'incremento demografico nelle quali il paese ha vissuto in quei due anni. Nel primo trimestre del 1945, d'altra parte, le cifre delle nascite e delle morti, e dell'incremento naturale, sono risultate quasi uguali a quelle dello stesso periodo del 1944.

Un leggero aumento è da segnalarsi nel numero dei matrimoni nell'intero anno 1944 (200.890) rispetto all'anno precedente (193.301), in cui la natalità ha segnato il minimo di frequenza rispetto all'anno guerra, e nel primo trimestre del 1945 (48.961) in confronto al periodo corrispondente del 1944 (42.918), nonché si tratta nella maggior parte dei casi di nozze celebrate con ritardo in conseguenza della guerra.

La mortalità infantile (al di sotto di un anno) è diminuita da 91.112, nel 1943, a 79.319 nel 1944, pur segnando nel primo trimestre del 1945 (21.343) un lieve aumento in confronto allo stesso periodo del 1944).

In base ai dati finora disponibili si può ritenere che il numero degli italiani residenti attualmente nel territorio nazionale ad esclusione dei prigionieri non ancora rientrati nonché degli italiani rimasti nelle colonie e degli italiani all'estero, supera largamente i 45 milioni.

Se siamo usciti dal conflitto meno ridotti quantitativamente di quel che si poteva temere durante le ostilità, soprattutto a partire dal 1943, cioè dall'anno in cui il paese cominciò a diventare campo di battaglia fra le forze contrastanti, la nostra situazione demografica è comunque, peggiorata in rapporto all'anteguerra in conseguenza particolarmente della denatalità in quelle, ove non si arrestasse, determinerebbe una tendenza alla stagnazione nell'incremento della popolazione non essendo sufficiente la ridi-

sione della mortalità, al di là di un certo limite, ad accrescere il sopravanzo delle culle sulle bare.

E' certo, d'altra parte che l'impoverimento della nostra economia, in conseguenza della guerra e della disiatia, aggrava ancora di più il problema dell'eccesso di popolazione in rapporto alle risorse produttive che affligge da generazioni il nostro paese; e però non bisogna disperare che, se non oggi, nell'avvenire prossimo, il potenziale demografico italiano abbia a trovare in Patria e all'estero il lavoro e l'adeguata remunerazione cui ha diritto.

La G. B. disposta al razionamento

LONDRA, 10.

Un comunicato diramato dalla residenza del Primo Ministro, rende noto che l'Inghilterra non ha nulla in contrario ad adottare il razionamento del pane, se gli Stati Uniti faranno altrettanto.

La Guardia chiede grano

WASHINGTON, 10.

Si apprende da fonte autorevole che nella riunione odierna dell'Ente dell'Alimentazione il nuovo Direttore Generale dell'U. N. R. R. A., E. P. V. della Guardia, chiederà che gli Stati Uniti aumentino le esportazioni di grano, per venire incontro alle necessità dell'U. N. R. R. A.

Linea regolare Italia-America

NAPOLI, 10.

La Società di Navigazione «President Line» (N. C.) ha ripreso i viaggi di linea regolare dall'America per l'Italia e viceversa. E' preannunciato infatti l'arrivo a Napoli verso il 25 corr. del piroscafo «President Tat» che preleverà nel nostro scalo un carico di circa 500 tonnellate di merci varie per la destinazione di New York.

Aerolinee italiane

(Nostro servizio telefonico)

FIRENZE, 10.

La Società aerea «Tasco» è stata in questi giorni autorizzata dai competenti organi a realizzare una rete di linee aeree commerciali per il trasporto dei passeggeri, posta e merci facendo capolinea a Firenze ed a Bologna.

La Società prevede di effettuare in un primo tempo le seguenti linee giornaliere: Firenze-Bologna-Milano e Bologna-Firenze-Roma, poi, in un secondo tempo le linee Bologna-Firenze-Genova, Firenze-Bologna-Venezia e Firenze-Bologna-Ancona-Bari-Napoli.

di ottenerne dall'America; nelle enormi necessità della ricostruzione; nella disparità dei problemi monetari e dei sistemi dei prezzi dei vari paesi europei.

Accennato al correttivo degli accordi di Bretton Woods, l'oratore ha concluso auspicando la creazione di un ambiente economico che possa promuovere le condizioni esistenti anteriormente al 1914, in un'atmosfera di fraternità internazionale e di cordiale comprensione delle altrui necessità.

LE ALTRE NOTIZIE

● Alla prossima Conferenza della Pace il Governo italiano manterrà fermo il suo punto di vista che la linea Wilson rappresenta l'estremo sacrificio cui il popolo italiano potrebbe giungere nell'interesse della pace europea e delle relazioni di buon vicinato con la Jugoslavia. Per quanto riguarda Bione e Zara, il nostro Governo farà tutto quanto sarà in suo potere per difendere il carattere etnico di queste città attraverso regimi di indipendenza ed autonomia opportunamente garantiti in sede internazionale. Tali dichiarazioni sono state fatte dal Presidente De Gasperi ad una commissione giuliana.

● Il Ministero degli Esteri ha dato assicurazioni ad una rappresentanza di madri e mogli dei prigionieri internati nei campi di Afragola e Taranto che ogni passo è stato compiuto presso le autorità alleate al fine di migliorare il trattamento dei prigionieri stessi e ottenere il loro rilascio.

● Il Presidente De Gasperi ha ricevuto Walter Lippmann, che ha intrattenuto a lungo colloquio.

● Il colonnello Francesco Paolo Turco, imputato dell'uccisione di un prigioniero cacciato allorché si trovava al comando del campo di Orio al Serio, è stato condannato a morte dalla Corte Militare di Milano. Perdevine esecutiva, la sentenza dovrà essere confermata dall'Alta Corte, cui la Corte di Milano ha passato con parere favorevole per una commutazione della pena. All'uscita dal Tribunale, la folla ha tributato al colonnello Turco, il quale è un superdecorato, una calorosa dimostrazione al grido di «Viva l'Italia» e «Viva l'Esercito italiano».

● I risultati — non ufficiali — delle elezioni amministrative a Milano sono i seguenti: socialisti 225.381, democratici cristiani 167.349, comunisti 155.049, Madonnini 45.804, alleanza repubblicana 19.168, esercenti 991.

● Inghilterra e Stati Uniti hanno risposto alla proposta di applicare «modeste sanzioni economiche» alla Spagna. Mentre Londra ritiene che la richiesta francese debba essere discussa per le ordinarie vie diplomatiche, Washington chiede una conferenza allo scopo.

● Vivaci proteste sono state elevate, durante il Congresso della Confederazione francese del lavoro, contro lo «sfidamento politico da parte del Partito comunista» e le interferenze della Confederazione stessa in questioni schiettamente politiche, come avveniva allorché

Ente risi sarà soppresso?

e Nazionale risi deve loro diritto di contratto Enti risi? Ecco il quesito scaturito da una vicenda attualmente in corso. L'Ente risi della soppressione non mancano argomenti. Un chiaro di protezione non garantisce esclusivamente consumatore — essi ad ogni modo dal «risi» sul quale si è sentito il meccanismo industriale. Risale alla fine del 1943, quando il governo fascista istituì un accordo allo stesso di imporre su ogni vendita di risi, nel Regno un contratto. La 14 al tale, denominato «risi» tale contratto

Ente risi della soppressione e risi in prossimità del raccolto. Il decadere della risicoltura arrechierebbe danni gravissimi all'economia di intere province, ad aggraverebbe l'arduo problema dell'impiego della manodopera agricola che questa coltivazione assorbe con misura assai elevata (1.000-1.200 giornate lavorative per ettaro nelle culture irrigue). L'equa ripartizione di questo grosso problema è quindi tutt'altro che facile. Pure è necessario e urgente trovare una soluzione che contemperi le legittime aspirazioni dei coltivatori con le esigenze della produzione risicola e il relativo impiego di manodopera.

Un'importante questione che riguarda in modo particolare l'attività industriale metalmeccanica napoletana sarà discussa in una adunanza che

la pesca cooperative

ore ha poi parlato. Tutti hanno fatto pressioni per eliminare di fatto attribuzione di funzioni di po-ortunità di trasformare che autorizzarlo a gestire i mer-

L'industria napoletana e i lavori per le ferrovie

(Nostro servizio telefonico) NAPOLI, 10. Un'importante questione che riguarda in modo particolare l'attività industriale metalmeccanica napoletana sarà discussa in una adunanza che

parte della vendita sul mercato sarà sottoposta a vincolo di prezzo ed a razionamento; ed una parte resterà a mercato libero e — da quel che si può capire — a prezzo libero (salvo una eventuale parvenza di disciplina che sarà del tutto inefficace). E siccome si può prevedere facilmente che con il quantitativo ammassato non sarà possibile dare che una razione insufficiente alla popolazione (si è calcolato che il grano ammassabile sarà di circa 15,5 milioni di quintali) ne risulterà che, chiunque, dovrà fornirsi del pane necessario alla vita una parte a prezzo basso e vincolato ed una parte a prezzo libero. La ragione di un simile sistema francamente è incomprensibile. Forse si pensa che è utile dare alla popolazione almeno una parte del pane necessario con tessera, lasciando poi l'integrazione al libero mercato: almeno una parte, si ragiona, sarà data a prezzo basso. Ma un simile ragionamento si basa su un evidente paralogismo. Sottraendo, con l'ammasso, una parte del prodotto, e cedendolo a prezzo inferiore a quello di equilibrio, ne consegue che la parte rimanente avrà per contrappeso, un prezzo assai più elevato. In definitiva il consumatore comprerebbe il pane che gli abbisogna, se tutto il mercato fosse libero, al prezzo — diciamo — di 40 lire al chilo. Col sistema progettato ne comprerà una parte a 20 lire ed una parte a 60. Il risultato sarebbe lo stesso, se non che, in rapporto al costo non indifferente degli ammassi, la seconda soluzione risulterebbe in pratica assai più dispendiosa per il consumatore. Oppure si pensa, con la quantità ammassata, di dare il pane a basso prezzo solo ad alcune categorie di consumatori: per esempio ai lavoratori manuali, lasciando agli altri il maggiore onere di approvvigionamento totale a mercato libero. E' giusto questo? Non ci sono vaste categorie implegabili, o reddituari inmisericordie, per i quali il prezzo basso del pane ha importanza pari a quella dei lavoratori manuali? E' poi possibile praticamente attuare una simile forma di tesseraamento per categorie?

In economia — diceva Vilfredo Pareto — i sistemi logici possibili sono in fondo due soli: il pieno liberismo economico e il comunismo integrale. Anche per il nostro caso è così: i sistemi oggi logicamente possibili sono la assoluta libertà di produzione e vendita del prodotto, o il tesseraamento integrale, o l'ammasso all'ammasso totale.

Ma vi concludo, la costruzione di oltre cinquecento edifici scolastici in circa venti edifici distribuiti nelle varie zone cittadine; la costruzione di stabili ad uso pubblico sia al centro per uffici sia alla periferia; la costruzione del nuovo ospedale per i contagiosi, di bagni e piscine, della centrale del latte, del mercato ortofrutticolo, del mercato carni presso il Mosello a completamente ed in sostituzione degli uffici esistenti. Sono previsti pure programmi di ampliamento e completamento della rete per l'acqua potabile, della rete di illuminazione pubblica e di impianti sismografici. Anche la apertura di vie alberate e di nuovi parchi è inclusa nel programma predisposto. Una aliquota annuale verrà riservata per gli acquisti dei terreni necessari all'esecuzione del piano regolatore.

Rientra nell'utilizzazione del prestito il problema della ferrovia sotterranea metropolitana; è prevista la costruzione di una prima linea da Loreto a San Siro, con collegamento stazione centrale-stazione nord, per la lunghezza

di oltre cinquecento metri. L'operazione è stata sottoposta nelle sue linee generali dall'ex sindaco al Ministro Corbino che ha dichiarato che nulla esista da parte sua alla prosecuzione delle trattative nel senso, predisposto dall'Amministrazione comunale.

A giorni avranno luogo incontri che si sperano conclusivi specialmente circa la parte più delicata dell'accordo: le garanzie già offerte e richieste dalle parti contraenti.

Prodotti soggetti ancora a blocco

La compilazione di un nuovo ridotto elenco — valevole per tutte le province italiane — tanto del Nord quanto del Sud — dei prodotti ancora soggetti a blocco è stata ieri sera decisa in una riunione tenuta al Ministero dell'Industria e Commercio.

I partecipanti alla riunione si sono soprattutto preoccupati di eliminare in modo effettivo, per quanto riguarda il blocco dei prodotti industriali, ogni sperequazione di trattamento fra l'Italia Settentrionale e l'Italia Centro-meridionale.

Verrà proposta al Ministro per l'Industria e Commercio l'emanazione di un provvedimento con il quale saranno sbloccati — oltre agli olii grezzi (fusi) e lavorati e alle gomme per bicicletta — la maggior parte dei prodotti dell'industria chimica e siderurgica ancora bloccati.

Ogni tentativo di soluzione intermedia non può che determinare inconvenienti, è reazioni imprevedute nel mercato dei prodotti. Tra esse bisognerà anche considerare infine le reazioni degli agricoltori che, trovando sempre minor incentivo alla produzione del grano, la ridurranno in favore di altre coltivazioni più redditizie e meno vincolate, anche se — alimentariamente — meno utili alla nazione, specie in questi anni di difficoltà alimentari. Senza considerare, poi, l'evidente ingiustizia del primo progetto che — basandosi sul conferimento base del quadriennio 1910-13 — verrebbe in sostanza a premiare coloro che sistematicamente hanno conferito meno agli ammassi ed hanno frodato le disposizioni in vigore, che, se anche discutibili dal punto di vista economico, sono pur sempre disposizioni di legge che il cittadino deve rispettare.

Il problema è quindi oggi contenuto nel dilemma fra la piena libertà e l'ammasso totalitario. E se prevarrà, per ragioni che non possiamo completamente valutare, questa seconda soluzione, resta ancora il problema fondamentale del prezzo. E' di oggi la promessa che per il grano di prossima consegna sarà fissato un prezzo economico: ciò vale a dissipare le più gravi preoccupazioni degli agricoltori. Prezzo economico è il prezzo corrispondente al costo di produzione; quello che deve consentire di mantenere, nei limiti attuali, la produzione granaria.

la vani.

L'operazione è stata sottoposta nelle sue linee generali dall'ex sindaco al Ministro Corbino che ha dichiarato che nulla esista da parte sua alla prosecuzione delle trattative nel senso, predisposto dall'Amministrazione comunale.

Prodotti soggetti ancora a blocco

La compilazione di un nuovo ridotto elenco — valevole per tutte le province italiane — tanto del Nord quanto del Sud — dei prodotti ancora soggetti a blocco è stata ieri sera decisa in una riunione tenuta al Ministero dell'Industria e Commercio.

I partecipanti alla riunione si sono soprattutto preoccupati di eliminare in modo effettivo, per quanto riguarda il blocco dei prodotti industriali, ogni sperequazione di trattamento fra l'Italia Settentrionale e l'Italia Centro-meridionale.

Verrà proposta al Ministro per l'Industria e Commercio l'emanazione di un provvedimento con il quale saranno sbloccati — oltre agli olii grezzi (fusi) e lavorati e alle gomme per bicicletta — la maggior parte dei prodotti dell'industria chimica e siderurgica ancora bloccati.

Materie prime per la pesca e funzioni delle cooperative

Il problema della distribuzione delle materie prime necessarie all'esercizio della pesca, in riorganizzazione a cura delle cooperative dei mercati e dei centri di raccolta del pesce, la gestione delle acque demaniali e l'assistenza ai pescatori, sono stati gli argomenti trattati ieri dalla assemblea del Consorzio Nazionale fra cooperative pescherecce.

Il Presidente del Consorzio ha dichiarato che l'ente è ormai in grado di provvedere direttamente le materie prime e i mezzi di lavoro alle cooperative e che il Ministero dell'Agricoltura ha riconosciuto il diritto del Consorzio alla gestione dei centri di raccolta. Circa la questione delle acque demaniali i profitti di questo lavoro vengono suddivisi tra Stato e Consorzio, ma le perdite sono a carico di questo ultimo. Data la necessità di ingenti fondi per questo lavoro, la gestione è stata per ora limitata al complesso fitico del Mar Piccolo, che comprende le coltivazioni dei mitili e delle ostriche di Taranto e dei laghi Fusaro e Mlsena, e a parte del Canale di Olbia.

Il relatore ha poi parlato dell'assistenza. I convenuti hanno fatto presente la necessità di eliminare la pesca di frodo attribuendo alle cooperative funzioni di polizia; l'opportunità di trasformare la circolare che autorizza il Consorzio a gestire i mercati in decreto ministeriale; l'urgenza di richiamare i privati incaricati di gettare a mare le munizioni; all'osservanza dello scarico a profondità maggiore di 400 metri ed hanno dato mandato alla Presidenza perché siano fatti passi presso le autorità affinché i pescatori non siano più oltre gravati da imposte su i sopraprofitti di guerra.

per i legumi secchi si è passati da kg. 12,4 a 3,5 (— 69,4 per cento); per le patate si è scesi da kg. 34,8 a 12,4 (— 64,4 per cento); più grave la riduzione per lo zucchero le cui disponibilità sono passate da kg. 7,8 a 2,1 (— 73,1 per cento).

Agli ammassi sono sinora affluiti oggi 10,5 milioni di grano; q.li 1 milione di grano duro; q.li 2 milioni di riso; q.li 300.000 di olio; quantitativi modesti ma in conseguenza delle scarse produzioni conseguite, più che di evasioni o imboscamenti.

Le prospettive più critiche sono quelle relative al grano e

L'Ente risi sarà soppresso

L'Ente nazionale risi deve essere soppresso? Ecco il quesito che scaturisce da una vivace polemica attualmente in corso.

I sostenitori della soppressione dell'Ente non mancano di validi argomenti. Un chiaro esempio di protezionismo economico gravante esclusivamente sul consumatore — essi affermano — è fornito dal «dumping» sul quale si è sempre basato il meccanismo funzionale dell'Ente Risi. Allora il Governo fascista istituì tale ente, accordo allo stesso, il diritto di imporre su ogni contratto di vendita di risone stipulato nel Regno un contributo di L. 14 al q.li, denominando in seguito tale contri-

buto «diritto di contratto Edizione Nazionale Risi». Questo «diritto», che ha subito di recente un leggero aumento, deve essere tuttora versato all'Ente dall'industriale compratore, prima di procedere al ritiro del risone acquistato.

Considerando che la produzione nazionale del risone sul quale è stato regolarmente versato il relativo diritto di contratto è, dal 1931, mediamente valutabile nella misura di q.li 65 milioni all'anno, ne consegue che il consumatore italiano ha corrisposto all'Ente Risi, dalla sua istituzione, un sopraprezzo complessivo equivalente all'incirca ad 1 miliardo di lire.

Se tutto ciò ha potuto aver luogo senza in base a particolari orientamenti economici, è ovvio che la ulteriore applicazione di un tale criterio e in assoluto contrasto con quel liberalismo commerciale al quale dovrà essere informata per l'avvenire la nostra politica economica.

D'altra canto, qualora si proceda alla soppressione dell'Ente risi, nulla vieta che i produttori interessati si costituiscano in libere associazioni, cooperative od enti per lo studio dei loro problemi e per il controllo e la tutela dei loro interessi, senza tuttavia che alcun aggravio abbia a derivarne al consumatore.

Coloro che sostengono l'opportunità di mantenere in vita l'Ente Risi, pur riconoscendo che il consumatore italiano paga dal 1931 il riso ad un prezzo superiore al reale per favorire l'esportazione, osservano che il problema presenta anche un altro aspetto che, per la sua importanza, non può essere trascurato. Il riso è una pianta sub-tropicale; da buone produzioni anche nella valle Padana, merco l'irrigazione e la progredita tecnica colturale. Tuttavia il costo di produzione del riso italiano è pur sempre superiore a quello egiziano ed asiatico.

L'Ente Risi fu costituito allora, per la crisi in atto e il conseguente crollo dell'esportazione, vaste zone risicole cefali, Novara, Pavia, ove l'apice nelle province di Verigo domina in moltissime aziende, assumendo quasi i ca-

ratelli della moneta in prossimo collo.

Il decadere dell'arreccherebbe dann all'economia di e ad aggravare problema dell'industria agricola colticolazione misura assai el 1200 giornate, la ettaro nelle colture.

L'equa risoluzione questo problema — l'altro che facile, casario e urgente soluzione che con gli fine aspirazioni matori con le e produzione riscolto vo impiego di ma-

Un'importante riguarda in modo l'attività industriale meccanica uspo discussa in una a si terra domani nel salone della Commercio.

La riunione, e la le Autorità Comitato di Lib Consultori Nazioni po di concretare svolgere presso il assicurare al Ma pratica realizzazione sposizione di legge un gesto delle cos parazioni ferrovie industrie meridione di un complesso che comprende meccaniche merid lieri metallurgici lumare, l'Ansa Romeo.

Degli stabilime nati per la costr zioni cavi e loc lavora a Napoli tamente efficient delle Industrie meridionali.

istico e, pur rife per cento del tot ni del territorio confermano pien situazione che m ancora bene acco

Il numero delle che abbia contin uere dal 1939, in va un milione di gistrato, nel 194 mila mila e nel 758 mila unità; aggruppata alla guerra, sui 920 n all'anno, è stata le 603 mila unit alle 637 mila un

dopo un'eccezion sui morti di più

La riunione, e la le Autorità Comitato di Lib Consultori Nazioni po di concretare svolgere presso il assicurare al Ma pratica realizzazione sposizione di legge un gesto delle cos parazioni ferrovie industrie meridione di un complesso che comprende meccaniche merid lieri metallurgici lumare, l'Ansa Romeo.

Degli stabilime nati per la costr zioni cavi e loc lavora a Napoli tamente efficient delle Industrie meridionali.

L'Ente Risi fu costituito allora, per la crisi in atto e il conseguente crollo dell'esportazione, vaste zone risicole cefali, Novara, Pavia, ove l'apice nelle province di Verigo domina in moltissime aziende, assumendo quasi i ca-

ratelli della moneta in prossimo collo.

Il decadere dell'arreccherebbe dann all'economia di e ad aggravare problema dell'industria agricola colticolazione misura assai el 1200 giornate, la ettaro nelle colture.

L'equa risoluzione questo problema — l'altro che facile, casario e urgente soluzione che con gli fine aspirazioni matori con le e produzione riscolto vo impiego di ma-

Un'importante riguarda in modo l'attività industriale meccanica uspo discussa in una a si terra domani nel salone della Commercio.

La riunione, e la le Autorità Comitato di Lib Consultori Nazioni po di concretare svolgere presso il assicurare al Ma pratica realizzazione sposizione di legge un gesto delle cos parazioni ferrovie industrie meridione di un complesso che comprende meccaniche merid lieri metallurgici lumare, l'Ansa Romeo.

Degli stabilime nati per la costr zioni cavi e loc lavora a Napoli tamente efficient delle Industrie meridionali.

Un prestito del Canada alla Francia

OTTAWA, 10. Il governo canadese ha annunciato di aver accordato alla Francia un prestito di 242.500.000 dollari, tasso di interesse del 3 per cento, rimborsabile in 30 anni a decorrere dalla fine del 1947. (Ani)

I legumi secchi si da kg. 12,4 a 3,8 per cento; per le patate da kg. 34,8 a 4,4 per cento; più riduzione per le zuccheri disponibili da kg. 7,8 a 2,1 per cento).

Gli ammassi sono ancora 10,5 milioni di 1 milione di grano a 2 milioni di riso di olio; quantificati ma in conseguenza delle produzioni, non che di prodotti a enti.

Le aspettative più critiche relative al grano e

le nei paesi sud-americani, e specialmente in Argentina. La parte del governo inglese, iraniano, belga e italiano è stato uno degli argomenti discussi a Londra in occasione della visita di Hoover.

«Io credo — ha dichiarato oggi a Bruxelles un membro della missione statunitense — che le discussioni abbiano avuto buon esito e si siano avvia- te a conclusione».

La possibilità di acquisti coordinati è stata esaminata in conseguenza del rifiuto del paese che la concorrenza domanda dei paesi importatori provoca sui mercati sud-americani. (Reuters).

Il numero delle nascite ben- che abbia continuato a decre- scere dal 1929, in cui supera- va un milione di unità, ha re- gistrato, nel 1943, oltre 785 mila unità e nel 1944 più di 750 mila unità; la mortalità, aggirandosi alla vigilia della guerra, sui 600 mila individui all'anno, è stata superiore alle 600 mila unità nel 1943 e alle 627 mila unità nel 1944; donde un'eccedenza di 123 mila morti di più che 176 mila

moniti nell'intero anno 1944 (200.899) rispetto all'anno pre- cedente (163.304), in cui la fi- nalità ha segnato il minimo di frequenza rispetto all'uni- guerra, e nel primo trimestre del 1945 (48.961) in confronto al periodo corrispondente del 1944 (42.918), benché si tratti nella maggior parte dei casi di morte esultante con ritardo in conseguenza della guerra.

La mortalità infantile (al di sotto di un anno) è dimi- nuita da 91.112, nel 1943, a 79.319 nel 1944, pur segnando nel primo trimestre del 1945 (21.343) un lieve aumento in confronto alla stesso periodo del 1944).

In base ai dati finora dispo- nibili si può ritenere che il numero degli italiani residenti attualmente nel territorio na- zionale ad esclusione dei pri- gionieri non ancora rientrati nonché degli italiani rimasti nelle colonie e degli italiani all'estero, supera largamente i 45 milioni.

Se siamo usciti dal conflitto meno ridotti quantitativamente di quel che si poteva temere durante le ostilità, soprattutto a partire dal 1943, cioè dall'an- no in cui il paese cominciò a diventare campo di battaglia fra le forze contrapposte, la nostra situazione demografica è comunque, peggiorata in rap- porto all'anteguerra in conse- guenza particolarmente della denatalità la quale, ove non si arrestasse, determinerebbe una tendenza alla stagnazione nel- l'incremento della popolazione non essendo sufficiente la ridi-

Un comunicato diramato dalla residenza del Primo Mi- nistro, rende noto che l'In- ghilterra non ha nulla in con- trario ad adottare il raziona- mento del grano, se gli Stati Uniti faranno altrettanto.

La Guardia chiede grano

WASHINGTON, 10. Si apprende da fonte auto- revole che nella riunione odierna dell'Ente dell'Alimen- tazione il nuovo Direttore Ge- nerale dell'U. N. R. R. A., Fi- orillo La Guardia, chiederà che gli Stati Uniti aumentino le esportazioni di grano, per ve- nire incontro alle necessità dell'U. N. R. R. A.

Linea regolare Italia-America

NAPOLI, 10. La Società di Navigazione «President Lines L. N. C.» ha ripristinato i viaggi di linea regolare dall'America per l'Italia e viceversa. E' prean- nunciato infatti l'arrivo a Na- poli verso il 25 corr. del piro- scafo «President Tati» che preleverà nel nostro scalo un carico di circa 500 tonnellate di merci varie per la destina- zione di New York.

Aerolinee italiane

(Nostro servizio telefonico) FIRENZE, 10. La Società aerea «Teso» è stata in questi giorni autoriz- zata dai competenti organi a realizzare una rete di linee ae-eree commerciali per il tra- sporto dei passeggeri, posta e merci facenti capolinea a Fi- renze ed a Bologna.

La Società prevede di effet- tuare in un primo tempo le seguenti linee giornaliere: Fi- renze-Bologna-Milano e Bolo- gna-Firenze-Roma, poi, in un secondo tempo le linee Bo- logna-Firenze-Genova, Firenze- Bologna-Venezia e Firenze-Bo- logna-Ancona-Bari-Napoli.

Approdi a Napoli

(Nostro servizio telefonico) NAPOLI, 10.

Provenienti dal Golfo Per- sico e dalla Palestina sono giunte in porto le petroliere «Achva» e «Black Jack» re- cante a bordo rispettivamente circa diecimila tonnellate di carburanti.

A Bagnoli è poi approdato l'«Angora James» con 8400 tonnellate di carbone.

Proveniente da New York è giunto in porto quest'oggi il piroscafo americano «Alfred Victory» con a bordo 7890 pacchi di viveri, medicinali e vestiario destinati all'Endsi. La scarica della nave avrà inizio domani. Anche per l'Endsi è atteso in questi gior- ni il piroscafo «Hubert Ho- we» con 12 mila colli anche essi contenenti vestiario, zuc- chero, medicinali e viveri.

buon vicinato con la Jugoslavia. Per quanto riguarda Esume e Zara, il nostro Governo farà tutto quanto sarà in suo pote- re per difendere il carattere etnico di queste città attraverso regimi di indipendenza ed au- tonomia opportunamente garan- titi in sede internazionale. Ta- li dichiarazioni sono state fat- te dal Presidente De Gasperi ad una commissione giuliana.

Il Ministero degli Esteri ha dato assicurazioni ad una rap- presentazione di madri e mogli dei prigionieri internati nei campi di Afragola e Taramo che ogni passo è stato compiuto presso le autorità alleate al fine di migliorare il tratta- mento dei prigionieri stessi e ot- tenere il loro rilascio.

Il Presidente De Gasperi ha ricevuto Walter Lippmann, che ha intrattenuto a lungo collo- quio.

Il colonnello Francesco Pao- lo Turco, imputato dell'uccisione di un prigioniero curista allorché si trovava al comando del campo di Orio sul Serio, è stato condannato a morte dalla Corte Alta di Milano. Per di- venire esecutiva, la sentenza dovrà essere confermata dall'Al- ta Corte, cui la Corte di Mila- no ha passato con parere favo- revole per una commutazione della pena. All'uscita dal Tri- bunale, la folla ha tributato al colonnello Turco, il quale è un superdeceduto, una calorosa dimostrazione al grido di «Viva l'Italia» e «Viva l'Esercito italiano».

Frisulati — non ufficiali — delle elezioni amministrative a Milano sono i seguenti: social- isti 255.382, democratici cristia- ni 167.316, comunisti 135.149, Madonnina 43.564, alleanza re- pubblicana 19.168, esercenti 9937.

Inghilterra e Stati Uniti hanno risposto alla proposta di applicare «modeste sanzioni e- conomiche» alla Spagna. Men- tre Londra ritiene che la ri- chiesta francese debba essere discesa per le ordinarie vie di- plomatiche, Washington chiede una conferenza allo scopo.

Vivaci proteste sono state elevate, durante il Congresso della Confederazione francese del lavoro, contro lo «scritta- mento politico da parte del Par- tito comunista» e le interferen- ze della Confederazione stessa in questioni schiettamente po- litiche, come avvenne allorché essa prese posizione nel riguar- do del referendum dello scorso ottobre.

In occasione della visita del primo ministro magiaro a Mo- sca — informa l'«U. P.» — la Russia e l'Ungheria hanno fir- mato un accordo riguardante la haute e il petrolio.

Il Dipartimento di Stato a- mericano ha respinto la richie- sta sovietica secondo la quale l'Accusa di spionaggio, che ag- grava contro il tenente di vascello Na- cola Redin, della Marina russa, avrebbe dovuto essere ritirata e l'imputato rimesso in libertà. Prattutto il Gran Giuri federa- le di California ha formalmen- te accusato il Redin di cinque reati di spionaggio commessi negli Stati Uniti, e fra l'altro di aver ottenuto informazioni sulle caratteristiche segrete del cacciatorepediniere «Yellowbird» e di aver complicità con altre persone allo scopo di far pervenire tali informazioni nel- l'U. R. S. S.

Ente risi sarà soppresso?

La nazionale risi deve sopprimersi? Ecco il ques- to, scaturito da una vi- cenza attualmente in- teressante della soppres- sione dell'Ente non mancano argomenti. Un chiaro di maggioranza non- travante esclusivo in- terminatore — esecut- — è fornito dal- la quale si è sem- pre il meccanismo del- l'Ente Risi. Al- l'Ente Risi, il go- verno fascista istitu- ito, secondo allo stesso, di importare un ag- di vendita di riso- nel Regno un contri- 14 al cento, detenti- seguito tale conti-

buio «diritto di contratto E- conomico Nazionale Risi». Questo «diritto», che ha subito di- versità un leggero aumento, de- ve essere inteso venuto al- l'Ente dall'industria compa- tori, prima di procedere al ri- tivo del riso acquistato.

Considerando che la produ- zione nazionale del riso sul- quale è stato regolarmente versato il relativo diritto di contratto è, dal 1941, mediata- mente valutata nella misura di 4.65 milioni all'anno, ne consegue che il consumatore italiano ha corrisposto all'En- te Risi, dalla sua istituzione, un soprapprezzo complessivo egualmente all'incirca ad 1 miliardo di lire.

Se tutto ciò ha potuto aver luogo allora in base a parti- colari orientamenti economici, è ovvio che la ulteriore appli- cazione di un tale criterio è in assoluto contrasto con quel liberalismo commerciale al qua- le dovrà essere informata per l'avvenire la nostra politica economica.

D'altra canto, qualora si proceda alla soppressione del- l'Ente Risi, nulla vieta che i produttori interessati ai costi- tuiscano in opere associazioni cooperative od enti per lo stu- dio dei loro problemi e per il controllo e la tutela dei loro interessi, senza tuttavia che alcun aggravio abbia a deri- vare al consumatore.

Coloro che sostengono l'op- portunità di mantenere in vi- ta l'Ente Risi, pur riconoscen- do che il consumatore italiano paga dal 1931 il riso ad un prezzo superiore al reale per favorire l'esportazione, os- servano che il problema pre- sente anche un altro aspetto che per la sua importanza, non può essere trascurato. Il riso è una pianta sub tropica- le; da buone produzioni an- che nella valle Padana, mer- cè l'irrigazione e la progressiva tecnica colturale. Tuttavia il costo di produzione del riso italiano è pur sempre superio- re a quello giapponese ed asiatico.

L'Ente Risi fu costituito al- lorché, per la crisi in atto e il conseguente crollo dell'espor- tazione, tutte le risiole (Nocera, Pavia, etc) specie nelle provincie di Ve- rona domo in moltissime aziende, assumendo quasi i ca-

atteri della monocultura e rano in prossimità del tra- collo.

Il decadere della risicoltura arricchirebbe danni gravissimi all'economia di intere provin- cie ad aggravere l'arduo problema dell'impiego della manodopera agricola che que- sta coltivazione assorbe con misura assai elevata (1.000-1.200 giornate lavorative per ettaro nelle colture irrigue).

L'ente risicoltura di questo grosso problema è quindi tut- talmente che facile. Pure è ne- cessario e urgente trovare una soluzione che contempri le le- gittime aspirazioni dei conu- matori e la esigenze della produzione risicola e il relati- vo impiego di manodopera.

L'industria napoletana e i lavori per le ferrovie

(Nostro servizio telefonico) NAPOLI, 10.

Un'importante questione cir- riguarda in modo particolare l'attività industriale metal- meccanica napoletana, sarà discussa in una adunanza che si terrà domani alle ore 17 nel salotto della Camera del Commercio.

La riunione, cui sono invi- tate le Autorità cittadine, il Comitato di Liberazione e i Consultori Nazionali ha lo sco- po di coordinare l'azione da svolgere presso il Governo per assicurare al Mezzogiorno la pratica realizzazione della di- sposizione di legge che assegna un posto delle costruzioni e ri- parazioni ferroviarie alle in- dustrie meridionali. Si tratta di un complesso importante che comprende le industrie meccaniche meridionali, i can- tieri metallurgici di Castel- lammare, l'Ansaldo e l'Alfa Romeo.

Degli stabilimenti specializ- zati per la costruzione di va- goni, carri e locomotive non lavora a Napoli in modo ve- ramente efficiente che quel- le delle industrie meccaniche meridionali.

Le proposte per trovare una via di soluzione atta ad evita- re che le industrie napoletane non siano poste in grado di interferire nelle gare di fronte a quelle del Nord, spe- cie per quanto riguarda il so- letto e normale rifornimento delle materie prime, verranno trasmesse ai Ministri interes- sati e all'Amministrazione fer- roviaria.

Anche la Fert domanda lavoro

(Nostro servizio telefonico) FIRENZE, 10.

La Commissione di fabbri- ca della Fert, lo stabilimento di riparazione di carri ferro- viari che prima della guerra occupava cinquecento operai e che ora, in attesa di maggio- ri assegnazioni, ne impiega ap- pena cento, ha inviato al Mi- nistero dei trasporti ed alle autorità competenti alcuni or- dini del giorno in cui si rileva che la direzione dell'officina da molto tempo ha richiesto inutilmente l'arrivo di carri ferroviari da riparare.

La pesca cooperative

Il settore ha poi parlato tenen- ti. I pescatori hanno fatto pre- sentare la necessità di eliminare i di frodo attribuendo cooperative funzioni di po- sibilità di trasferi- re circolari che autoriz- zassero a gestire i mer- cato a profondità mar- 400 metri ed hanno andato alla Presidenza a- gno fatti passi pres- autorità affinché i pe- non siano più oltre da imposte su i sopri- di guerra.

Il prestito del Canada alla Francia

OTTAWA, 10. Il governo canadese ha an- to di aver accordato al- lancia un prestito di 600 dollari, tasso di e del 3 per cento, rim- le in 30 anni a decor- alla fine del 1947. (U.S.)

0753

7A

FROM : Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Rome.
TO : Mediterranean Allied Air
Committee Secretariat.
DATE : 26 April 1946.
REF. : AFSC/39/Air.

REGULATIONS PERTAINING TO PILOT RATINGS

1. This office is trying to encourage the Italians to raise their standards of requirements for civil pilots and other civil crew members to obtain their ratings.
2. In connection with paragraph one, we would like to have publications and pamphlets from both the British and U. S. covering this subject.
3. The Director of this Sub-Commission has suggested that these may be obtained from the British Ministry of Civil Aviation and the Civil Aeronautics Authority of the United States.
4. It is believed that the British and U. S. standards are about the same, so if the publications can be obtained from either the British or the U. S. sources, it will be satisfactory.


WILLIAM L. LEE
Brigadier General, U.S.A.
Deputy Director

5418

27/4

FILE 6A

Reference is made to the statement made by General Aimone Cat at the conference held in Italian Air Ministry Headquarters on 1st April 1946 that release of Ex-Civil Air-line Aircrews in the Italian Air Force cannot be effected until Allied instructions are rescinded.

2. Diligent search through the records of this Sub-Commission fail to disclose that written instructions were issued relating to the statement made in para 1 above. However, authority is granted to your Ministry to release ex-civil airline aircrews in the Italian Air Force to civil aviation at an appropriate piecemeal rate.

WILLIAM L. LEE
BRIG. GEN. AO
DEPUTY DIRECTOR
A.F.S.C.

5417

5A
(t)

DATE : 28TH FEBRUARY, 1946.

REF. : 912/959 COLL.



PREWAR ITALIAN CIVIL AIRLINES.

NEA

on $\mathbb{P}^1$

The Italian Civil Aviation, contrary to the military Air Force, did not conform to an official training programme set up by them, for flying personnel. The Aircrew personnel were free to complete their own training and chose the school for theoretic practice as long as their final examination results were up to the standard laid down in Art. 195 of the Air Navigation Regulations, approved by Royal Decree No. 11, January 1925 No. 356, copy of which is enclosed herewith for your information.

The trainees for 1st and 2nd grade pilots (Civilian National License and Civilian International License) studied on theoretic training with the following two manuals:

A. PIROZZI and G. MAGALDI, "AERONAUTICAL MANUAL" edited by Angelo Signorelli, Rome; PAOLO CISARO, "THEORETIC TEST FOR THE CIVILIAN PILOT", edited by Ulderico Hoepli, Milan.

5416

= 2 =

Regarding the pilots practical training, the trainees were obliged to attend a school authorised by the Air Ministry (Art. 193 Air Navigation Regulations). Before the outbreak of war pilots schools were usually sponsored by the Italian Royal Air Club in all the Provincial Centres.

2°) FLYING AND GROUND EXAMINATIONS.

The theoretic and practical examinations which the flying personnel had to pass are laid down in the Air Navigation Regulations in the following articles:

- 243, for the Civilian National Tourist pilot License or first grade license;
- 243 bis, for the Civilian International Tourist Pilot License or 2nd grade license;
- 244, for the Civilian International Pilot License for passenger air transport or various types of air transport or 3rd grade license (First Pilot). (The detailed programmes for the pilots theoretic examinations are shown in Appendix 1, 2 and 3);
- 250, for the 2nd class Navigation Officer License (Appendix 4);
- 250 bis, for the 1st class Navigation Officer License (Appendix 5).

The regulations and examinations enforced to obtain the Wireless Operator and R/T operator Licenses (radio-operator) mentioned in Art. 251 bis of the Air Navigation Regulations, are indicated in Royal Decree No. 992 dated 8/8/1941 (published in Royal Official Gazzette No. 225 dated 23/9/1941 (Appendix No.6).

The pilots in possession of the 3rd grade license or various types of Air Transport License, were also obliged to attend an annual course for further theoretic and practical training before they were employed on air-lines. The course was given at the Industrial Institute In Rome and entries were limited to approximately 20 trainees. The pilots admitted to this course were those in possession of the best educational and professional qualifications.

5:15

= 3 =

3°) TYPES OF AIRCRAFT USED FOR TRAINING PURPOSES.

Until the outbreak of war the pilots had been trained on tourist aircraft, CA 100; A.S.1; Saiman F.L.3; BREDA 25.

4°) PERIOD REQUIRED TO ACQUIRE THE 1ST PILOT LICENSE.

To acquire the first pilot license (3rd grade pilot license or various types of air transport the following conditions were enforced:

1 - To have carried out at least 12 flying hours (with no limit to time) to obtain the Civilian National Tourist Pilot License (1st grade license, Art. 196 letter (e), of the Air Navigation Regulations).

2 - To have carried out during three months (not less), after having acquired the 1st grade license, a flying activity covering at least 2000 Km., Art. 219 bis of the Air Navigation Regulations.

3 - To have acquired the 2nd grade license or International Tourist License for at least two months.

4 - To have carried out during these three months (after acquiring the 2nd grade license) at least 10 flying hours outside airport perimeters (art. 219 of the Air Navigation Regulations.)

Finally, to have acquired the 3rd grade Pilot License (first pilot), the trainee must first carry out a training flying activity of 12 hours at a Pilot School, to obtain the National Tourist License or 1st grade license. After this the trainee must carry out a further six months flying activity to acquire and show aptitude, professional capability and knowledge of a still higher grade.

5°) RELEASE OF LICENSES.

The licenses are released by the Civilian Authorities, that is, by the Office, "General Directorate for Civil Aviation and Air Traffic", according to regulations laid down in Articles 193 bis 195, 196 and 242 bis of the Air Navigation Regulations:

5414

= 4 =

Rights acquired by the license:

The first grade Pilot License or National Tourist Pilot License, recognises and testifies that the holder is capable of carrying out, flying ^{activities} as a pilot according to the qualification shown on the license. The holder can land on an airfield not necessarily the one on which the take-off was effected, as long as it is open to public or private traffic, as well as on emergency landing grounds shown in the official list issued by the Air Ministry:

- cannot transport passengers,
- cannot fly outside National Territory,
- for touristic purposes only, that is, with no payment of any kind, (Art. No. 207 letter (a) of the Air Navigation Regulations),

The second grade license, or International Tourist Pilot License recognises and testifies that the holder is capable of carrying out flying activities as a pilot according to the qualification shown on the license:

- the holder can land on an airfield not necessarily the one on which the take-off was effected, as long as it is open to public or private traffic, as well as on emergency landing grounds shown in the Official list issued by the Air Ministry:

- can transport passengers,
- can transport freight,
- can fly outside National Territory,
- for touristic purposes only, that is, with no payment of any kind, (Art. 207 letter (b) of the Air navigation Regulations).

The 3rd grade license, or International Pilot License for passengers transport or for various types of air Transport, recognises and testifies that the holder is capable of carrying out flying activities as a pilot according to the qualification shown on the License. The holder can land on any airfield, as long as it is open to public or private traffic:

- can transport passengers,
- can transport freight,
- can fly outside National Territory,
- can received any kind of payment (Art. 207 letter (c) of the Air Navigation Regulations).

513

= 5 =

The 2nd class Navigation Officer License recognises and testifies that the holder is capable of carrying out the duties of Navigation Officer on International passenger transport Aircraft which must effect non-stop flights:

- a) over 160 Km. in day time
- b) over 25 Km. at night time (Art. 252 para 1 of the Air Navigation Regulations).

The 1st class Navigation Officer License recognises and testifies that the holder is capable of carrying out the duties of Navigation Officer on International passenger transport Aircraft which must effect non-stop flights:

- a) in day time, a distance exceeding 1000 Km. over the sea or areas deprived of adequate radio Flying Assistance service,
- b) at night time, a distance exceeding 1000 Km. (Art. 252 para 2 of the Air Navigation Regulations).

The 1st class Wireless Operator License testifies that the holder is capable of carrying out Wireless-Operator duties on Aircraft which, according to regulations laid down, are obliged to use radio on board (Art. 234 bis).

The 2nd class Wireless-Operator License testifies that the holder is capable of carrying out the duties of Assistant Wireless Operator on the above mentioned Aircraft.

The 3rd class Wireless-Operator License testifies that the holder is capable of carrying out Wireless-Operator duties on Aircraft which, according to Regulations laid down, are not obliged to use radio on board.

The R/T Operator License testifies that the holder is capable of carrying out R/T Operator duties on board any type of Aircraft.

The Aircraft which, according to regulations laid down, are obliged to use radio on board, are those indicated in Art. 173 of the Air Navigation Regulations:

= 6 =

1°) All types of aircraft fitted with motor-propulsion, the authorised total weight of which is 2000 Kilos or more, and all Air-ships, used on International Air-lines, when effecting flight under any of the following conditions:

- a) in day time, on a non-stop flight ranging over 160 Km.
- b) an entire or partial night flight.
- c) over the sea, when flying at a distance exceeding 25 Km. from the coast.

2°) All aircraft used for International passengers transport and apt to carry at least ten passengers whether the above aircraft weight and flight conditions apply or not.

6) DID THE AIRLINES CONSTITUTE A PURELY COMMERCIAL CIVILIAN ENTREPRISE, OR WAS A GOVERNMENT OR MILITARY CONTROL EXERTED OVER THEM ?

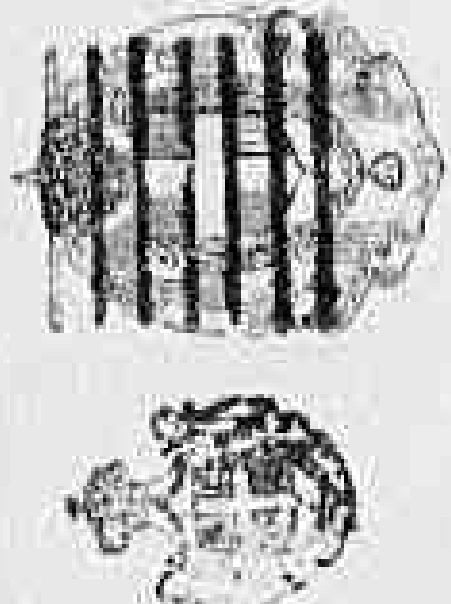
The Italian Civilian Airlines constituted a purely civilian and commercial entreprise. The State exerted over them, through the Civilian Authority (General Directorate of Civil Aviation):

- a control of a general character, with the scope to guarantee the observation of the laws of public right under which the Italian Civil Aviation comes under and
- a technical-administrative control, carried out by State Officials (belonging to Administrative Council or ~~Syndicate~~ Colleges of the Firm) with the scope to ensure a good administration of the entreprise with the guarantee of the State's participation or help in the Firm's Capital.

(COL. Luigi GALLO)

=====

5111



Fior/

Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE AVIAZIONE CIVILE

*Decreto
Prot. N. 912
26/10/1946*

Mod. 132 F

5A

Roma, 28 FEB 1946

L'AIR FORCES SUB COMMISS-
SION

R O M A

tramite; Ufficio Collega-
mento - Gabinetto del Mi-
nistro Aeronautica

R O M A

OGGETTO Aviolinee civili Italiane di anteguerra.

In riscontro al n. A.F.S.C./39/AIR del 7 febbraio 1946, si comunicano i seguenti dati circa l'Aviazione Civile prebellica in Italia:

1°) - MANUALE NORMALE PER L'ADDESTRAMENTO DI PILOTI, NAVIGATORI E RADIOOPERATORI:

L'Aviazione Civile Italiana, a differenza di quella militare, non ha adottato alcun testo ufficiale per l'addestramento delle diverse categorie di personale navigante.

Detto personale è stato libero di compiere la propria istruzione e di fare la propria preparazione teorica come e dove meglio ha creduto, purché negli esami cui è stato sottoposto abbia dimostrato di conoscere bene le materie contenute nei programmi prescritti dall'art. 195 del Regolamento di Navigazione Aerea, approvato con R.D. 11 gennaio 1935 n. 356 che si trasmette per opportuna conoscenza insieme alla presente.

Gli allievi piloti di 1° e 2° grado (brevetto da turismo nazionale e brevetto da turismo internazionale) hanno adottato per la loro istruzione teorica i due manuali seguenti: - A. PIROZZI e G. MAGALDI "MANUALE DELL'AERONAUTA" Editore Angelo Signorelli Roma; - Paolo CISARO "L'ESAME TEORICO DEL PILOTA CIVILE" Editore Ulteriori Hoepli Milano.

Per quanto riguarda l'istruzione pratica della categoria dei piloti, gli allievi erano obbligati a compierla presso una delle scuole a ciò autorizzate dal Ministero dell'Aeronautica (art. 193 Regolamento Navigazione Aerea). Generalmente le scuole di pilotaggio fino allo scoppio della guerra, sono state gestite dal Reale Aeroclub d'Italia in tutti i capoluoghi di Provincia.

2°) - ESAMI PRESCRITTI IN ARIA E IN TERRA.

Gli esami teorici e pratici che il personale navigante doveva sostenere sono quelli stabiliti dal Regolamento di Naviga-

DIREZIONE AVIAZIONE CIVILE

mento - Gabinetto del Mi-

nistro Aeronautica

R O M A

OGGETTO Avio linee civili Italiane di anteguerra.

In riscontro al n. A.F.S.C./39/AIR del 7 febbraio 1946, si comunicano i seguenti dati circa l'Aviazione Civile prebellica in Italia:

1°) - MANUALE NORMALE PER L'ADDESTRAMENTO DI PILOTI, NAVIGATORI E RADIOOPERATORI:

L'Aviazione Civile Italiana, a differenza di quella militare, non ha adottato alcun testo ufficiale per l'addestramento delle diverse categorie di personale navigante.

Detto personale è stato libero di compiere la propria istruzione e di fare la propria preparazione teorica come e dove meglio ha creduto, purché negli esami cui è stato sottoposto abbia dimostrato di conoscere bene le materie contenute nei programmi prescritti dall'art. 195 del Regolamento di Navigazione Aerea, approvato con R.D. 11 gennaio 1925 n. 356 che si trasmette per opportuna conoscenza insieme alla presente.

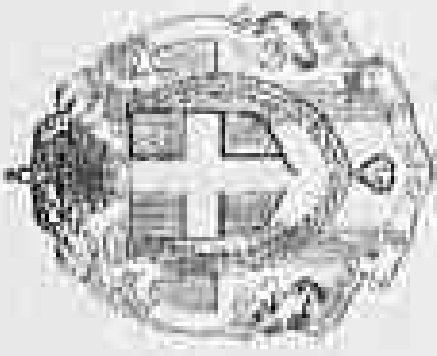
Gli allievi piloti di 1° e 2° grado (brevetto da turismo nazionale e brevetto da turismo internazionale) hanno adottato per la loro istruzione teorica i due manuali seguenti: - A. PIROZZI e G. MAGALDI "MANUALE DELL'AERONAUTA" Editore Angelo Signorelli Roma; - Paolo CISARO "L'ESAME TEORICO DEL PILOTA CIVILE" Editore Ulderico Hoepli Milano.

Per quanto riguarda l'istruzione pratica della categoria dei piloti, gli allievi erano obbligati a compierla presso una delle scuole a ciò autorizzate dal Ministero dell'Aeronautica (art. 193 Regolamento Navigazione Aerea). Generalmente le scuole di pilotaggio fino allo scoppio della guerra, sono state gestite dal Reale Aeroclub d'Italia in tutti i capoluoghi di Provincia.

2°) - ESAMI PRESCRITTI IN ARIA E IN TERRA.

Gli esami teorici e pratici che il personale navigante doveva sostenere sono quelli stabiliti dal Regolamento di Navigazione Aerea negli articoli:

5110



Ministro dell'Aeronautica

Decreto

Prot. N. 2

Allegato

Disposizione

242

OGGETTO

3.

- 1 - aver compiuto almeno 12 ore di attività di volo (senza limite di tempo) per conseguire il Brevetto nazionale di pilota da turismo (Brevetto di 1° grado, art. 196 lettera e) Regolamento Navigazione Aerea).
- 2 - Aver compiuto in un periodo non inferiore a tre mesi, dopo il conseguimento del Brevetto di 1° grado, un'attività di volo di almeno 2000 km., art. 219 bis Regolamento Navigazione Aerea.
- 3 - Aver conseguito il Brevetto di 2° grado, o Brevetto internazionale da turismo, da almeno tre mesi.
- 4 - Aver compiuto in detti tre mesi (successivi al conseguimento del Brevetto di 2° grado) almeno 10 ore di volo fuori degli aeroporti (art. 219 del Regolamento Navigazione Aerea).

In conclusione per conseguire il brevetto di pilota di 3° grado (primo pilota), l'aspirante deve compiere prima una attività di volo a scopo istruttivo di 12 ore presso una scuola di pilotaggio, onde ottenere il Brevetto nazionale da turismo o di 1° grado. Dopo di ciò deve svolgere altri sei mesi di attività di volo, deve acquisire e dimostrare attitudini, capacità professionali e istruzione di 1° grado sempre più elevato.

V°) - RILASCIO BREVETTI:

I brevetti erano rilasciati dalle Autorità, Civili e precisamente dalla scrivente "Direzione Generale dell'Aviazione Civile" e del Traffico Aereo", con l'osservanza delle norme di cui agli articoli 193 bis, 195, 196 e 242 bis del Regolamento di Navigazione Aerea;

Poteri conferiti dai brevetti:

- il Brevetto di Pilota di 1° grado, o Brevetto Nazionale di pilota da turismo, riconosce ed attesta nel titolare la capa-

OGGETTO

2.

- 1 - aver compiuto almeno 12 ore di attività di volo (senza limite di tempo) per conseguire il Brevetto nazionale di pilota da turismo (Brevetto di 1° grado, art. 196 lettera e) Regolamento Navigazione Aerea).
- 2 - Aver compiuto in un periodo non inferiore a tre mesi, dopo il conseguimento del Brevetto di 1° grado, un'attività di volo di almeno 2000 km., art. 219 bis Regolamento Navigazione Aerea.
- 3 - Aver conseguito il Brevetto di 2° grado, o Brevetto internazionale da turismo, da almeno tre mesi.
- 4 - Aver compiuto in detti tre mesi (successivi al conseguimento del Brevetto di 2° grado) almeno 10 ore di volo fuori degli aeroporti (art. 219 del Regolamento Navigazione Aerea).

In conclusione per conseguire il brevetto di pilota di 3° grado (primo pilota), l'aspirante deve compiere prima una attività di volo a scopo istruttivo di 12 ore presso una scuola di pilotaggio, onde ottenere il Brevetto nazionale da turismo o di 1° grado. Dopo di ciò deve svolgere altri sei mesi di attività di volo, ^{in cui} deve acquisire e dimostrare attitudini, capacità professionali e istruzione di 77 grado sempre più elevato.

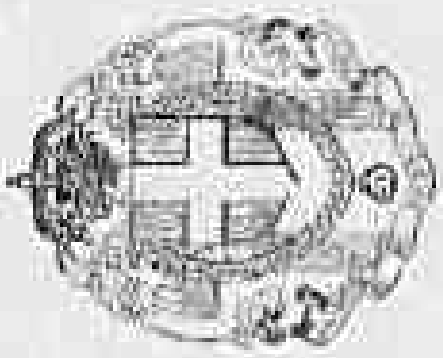
V°) - RILASCIO BREVETTI:

I brevetti erano rilasciati dalle Autorità, Civili e precisamente dalla scrivente "Direzione Generale dell'Aviazione Civile" e del Traffico Aereo", con l'osservanza delle norme di cui agli articoli 193 bis, 195, 196 e 242 bis del Regolamento di Navigazione Aerea;

Poteri conferiti dai brevetti:

- il Brevetto di Pilota di 1° grado, o Brevetto Nazionale di pilota da turismo, riconosce ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni iscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando anche in un aeroporto che non sia quello di partenza, purchè aperto al traffico pubblico ^{o privato}, nonchè nei campi di fortuna compresi in un elenco stabilito



Ministero dell'Aeronautica

Divisione

Procedimento

Allegato

Procedimento

N.º

OGGETTO

2.

- 243, per il Brevetto Nazionale di pilotaggio da turismo o Brevetto di primo grado;
- 243 bis, per il Brevetto internazionale di pilota da turismo o Brevetto di 2° grado;
- 244 per il Brevetto internazionale di pilota da trasporto pubblico o da lavoro aereo o Brevetto di 3° grado; (Primo Pilota). (I programmi dettagliati degli esami teorici per i piloti sono stati sviluppati e indicati negli allegati 1, 2 e 3 alla presente);
- 250 per il Brevetto di ufficiale di rotta (navigatore) di 2ª classe (allegato 4);
- 250 bis per il Brevetto di ufficiale di rotta (navigatore) di 1ª classe. (Allegato 5).

Le norme da osservarsi e gli esami prescritti per ottenere i Brevetti di radiotelegrafista e quello di radiotelefonista (radiooperatori) di cui all'art. 251 bis del Regolamento di Navigazione Aerea, sono indicati nel R.D. 8.8.1941 n. 992 (pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del Regno n. 225 del 23.9.1941 (fascicolo qui allegato sotto il n. 6).

I piloti possessori del Brevetto di 3° grado o da lavoro aereo, per poter aspirare ad essere impiegati e trovar lavoro sulle linee aeree, erano inoltre obbligati a frequentare un corso annuale di perfezionamento teorico-pratico. Al detto corso, istituito presso l'Istituto Industriale di Roma e limitato ad una ventina di posti circa, erano ammessi per concorso i piloti in possesso dei migliori e maggiori requisiti di studio e di attitudini professionali.

III) - TIPI DI AEROPLANI IMPIEGATI PER L'ADDESTRAMENTO.

Generalmente fino allo scoppio della guerra, i piloti sono stati addestrati su apparecchi da turismo Ca 100; A.S.1; Saiman; F.L.3; Breda 25.

Il presente documento è stato redatto in conformità con le disposizioni del regolamento di navigazione aerea.

ISTITUTO INDUSTRIALE DI ROMA

OGGETTO

2.

- 243, per il Brevetto Nazionale di pilota ~~aereo~~ da turismo o Brevetto di primo grado;
- 243 bis, per il Brevetto internazionale di pilota da turismo o Brevetto di 2° grado;
- 244 per il Brevetto internazionale di pilota da trasporto pubblico o da lavoro aereo o Brevetto di 3° grado; (Primo Pilota). (I programmi dettagliati degli esami teorici per i piloti sono stati sviluppati e indicati negli allegati 1, 2 e 3 alla presente);
- 250 per il Brevetto di ufficiale di rotta (navigatore) di 2° classe (allegato 4);
- 250 bis per il Brevetto di ufficiale di rotta (navigatore) di 1° classe. (Allegato 5).

Le norme da osservarsi e gli esami prescritti per ottenere i Brevetti di radiotelegrafista e quello di radiotelefonista (radiooperatori) di cui all'art. 251 bis del Regolamento di Navigazione Aerea, sono indicati nel R.D. 8.8.1941 n. 992 (pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale del Regno n. 225 del 23.9.1941 (fascicolo qui allegato sotto il n. 6).

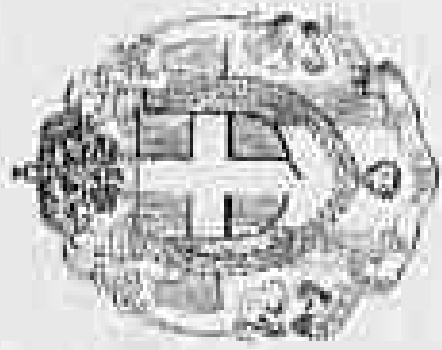
I piloti possessori del Brevetto di 3° grado o da lavoro aereo, per poter aspirare ad essere impiegati e trovar lavoro sulle linee aeree, erano inoltre obbligati a frequentare un corso annuale di perfezionamento teorico-pratico. Al detto corso, istituito presso l'Istituto Industriale di Roma e limitato ad una ventina di posti circa, erano ammessi per concorso i piloti ~~in~~ in possesso dei migliori e maggiori requisiti di studio e di attitudini professionali.

III°) - TIPI DI AEROPLANI IMPIEGATI PER L'ADDESTRAMENTO.

Generalmente fino allo scoppio della guerra, i piloti sono stati addestrati su apparecchi da turismo Ca 100; A.S.1; Saiman; F.L.3; Breda 25.

IV°) - TEMPO RICHIESTO PER CONSEGUIRE IL BREVETTO DI 1° PILOTA.

Il conseguimento del Brevetto di primo pilota (Brevetto di pilota di 3° grado o da lavoro aereo) era subordinato alle seguenti condizioni:



Ministero dell'Aeronautica

Divisione

Reg. A. 2

Allegato

Proposta di legge

OGGETTO

4.

dal Ministero dell'Aeronautica;

con divieto di portare a bordo passeggeri;

con divieto di uscire dal territorio nazionale;

a solo scopo turistico, cioè con esclusione di compensi di qualsiasi natura; (articolo 207 lettera a) del Regolamento di Navigazione aerea.

- il brevetto di secondo grado, o brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo, riconosce ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni iscritte sul brevetto stesso, voli in qualità di pilota;

atterrando anche in un aeroporto che non sia quello di partenza, purchè aperto al traffico pubblico o privato, nonchè nei campi di fortuna compresi in un elenco stabilito dal Ministero dell'Aeronautica:

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

con facoltà di uscire dal territorio nazionale;

a solo scopo turistico, cioè con esclusione di compensi di qualsiasi natura; (lettera b) articolo 207 del Regolamento di Navigazione Aerea);

- Il brevetto di terzo grado, o brevetto internazionale di pilota per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo, riconosce ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abilitazioni iscritte sul libretto stesso, voli in qualità di pilota:

atterrando in qualsiasi aeroporto, purchè aperto al traffico pubblico o privato;

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

con facoltà di uscire dal territorio nazionale;

4.

OGGETTO

dal Ministero dell'Aeronautica;

con divieto di portare a bordo passeggeri;
con divieto di uscire dal territorio nazionale;
a solo scopo turistico, cioè con esclusione di com=
pensi di qualsiasi natura; (articolo 207 lettera a) del Re=
golamento di Navigazione aerea.

- il brevetto di secondo grado, o brevetto internazionale di pi=
lota di aerodina da turismo, riconosce ed attesta nel titolare
la capacità di compiere, secondo le abilitazioni iscritte sul
brevetto stesso, voli in qualità di pilota;

atterrando anche in un aeroporto che non sia quello di
partenza, purchè aperto al traffico pubblico o privato, nonchè
nei campi di fortuna compresi in un elenco stabilito dal Mini=
stero dell'Aeronautica:

con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

con facoltà di uscire dal territorio nazionale;

a solo scopo turistico, cioè con esclusione di compensi
di qualsiasi natura; (lettera b) articolo 207 del Regolamento
di Navigazione Aerea);

- Il brevetto di terzo grado, o brevetto internazionale di pilo=
ta per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo, riconosce
ed attesta nel titolare la capacità di compiere, secondo le abi=
litazioni iscritte sul libretto stesso voli in qualità di pi=
lota:

atterrando in qualsiasi aeroporto, purchè aperto al
traffico pubblico o privato;

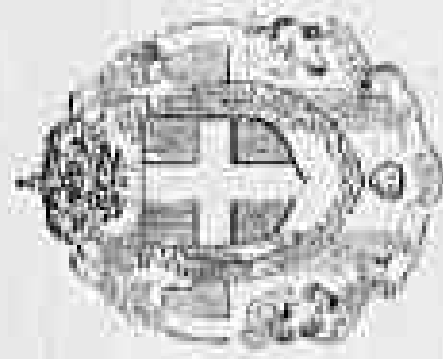
con o senza passeggeri;

con o senza carico qualsiasi;

con facoltà di uscire dal territorio nazionale;
ricevendo un compenso di qualsiasi natura, (lettera

c) articolo 207 Regolamento di Navigazione Aerea).

3:07



Ministero dell'Aeronautica

Divisione

Procedimento

Allegato

Proposta di legge

OGGETTO

5.

- Il Brevetto di Ufficiale di rotta di 2^a classe (navigatore) riconosce nel titolare la capacità e le attitudini per essere impiegato quale navigatore a bordo degli aeroplani da trasporto pubblico internazionale che debbano compiere viaggi senza scalo di percorso superiore:
- a) di giorno a 160 km.
 - b) di notte a 25 km. (articolo 252 del Regolamento di Navigazione Aerea capoverso 1°).
- Il Brevetto di Ufficiale di rotta (navigatore) di 1^a classe riconosce nel titolare la capacità e le attitudini per essere impiegato quale navigatore a bordo degli aeroplani da trasporto pubblico internazionale adibiti a viaggi senza scalo in cui debbano percorrere:
- a) di giorno, una distanza superiore a 1000 km. su alto mare o su regioni sprovviste di adeguati servizi radio elettrici di assistenza al volo;
 - b) di notte una distanza superiore a 1000 km. (art. 252 capoverso 2° Regolamento navigazione aerea).
- Il Brevetto di radiotelegrafista di prima classe conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di radiotelegrafista a bordo degli aeromobili per i quali, a norma delle disposizioni vigenti, è obbligatorio l'impiego di apparecchi radio (art. 234 bis)
- Il Brevetto di radiotelegrafista di seconda classe conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di aggiunto radiotelegrafista a bordo degli aeromobili.
- Il Brevetto di radiotelegrafista di terza classe conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di radiotelegrafista a bordo degli aeromobili per i quali, a norma delle disposizioni vigenti, non è obbligatorio l'impiego di apparecchi radio.
- Il brevetto di radiotelefonista conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di radiotelefonista a bordo di qualsiasi aeromobile.

La legge 10/11/1930, n. 10, ha approvato il regolamento di cui si tratta.

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

5.

OGGETTO

- Il Brevetto di Ufficiale di rotta di 2^a classe (navigatore) riconosce nel titolare la capacità e le attitudini per essere impiegato quale navigatore a bordo degli aeroplani da trasporto pubblico internazionale che debbano compiere viaggi senza scalo di percorso superiore:
- a) di giorno a 160 km.
 - b) di notte a 25 km. (articolo 252 del Regolamento di Navigazione Aerea capoverso 1°).
- Il Brevetto di Ufficiale di rotta (navigatore) di 1^a classe riconosce nel titolare la capacità e le attitudini per essere impiegato quale navigatore a bordo degli aeroplani da trasporto pubblico internazionale adibiti a viaggi senza scalo in cui debbano percorrere:
- a) di giorno, una distanza superiore a 1000 km. su alto mare o su regioni sprovviste di adeguati servizi radio elettrici di assistenza al volo;
 - b) di notte una distanza superiore a 1000 km. (art. 252 capoverso 2° Regolamento navigazione aerea).

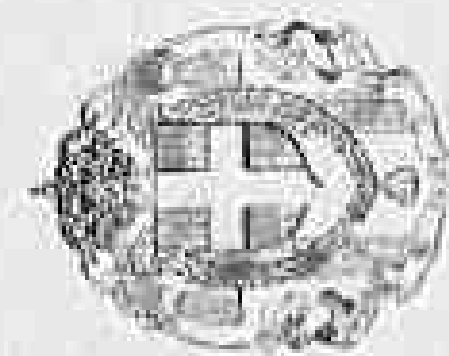
Il Brevetto di radiotelegrafista di prima classe conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di radiotelegrafista a bordo degli aeromobili per i quali, a norma delle disposizioni vigenti, è obbligatorio l'impiego di apparecchi radio. (art. 234 bis)

Il Brevetto di radiotelegrafista di seconda classe conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di aggiunto radiotelegrafista a bordo degli aeromobili.

Il Brevetto di radiotelegrafista di terza classe conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di radiotelegrafista a bordo degli aeromobili per i quali, a norma delle disposizioni vigenti, non è obbligatorio l'impiego di apparecchi radio.

Il brevetto di radiotelefonista conferisce la facoltà di disimpegnare le funzioni di radiotelefonista a bordo di qualsiasi aeromobile.

6108



Ministero dell'Aeronautica

Divisione

Post. 212

Allegato

Risposta al P. 212

N. 2

OGGETTO

6.

Gli aeromobili per i quali, a norma delle disposizioni vigenti, o obbligo l'impiego di apparecchi radio sono quelli indicati nell'art. 173 del Regolamento di Navigazione Aerea e precisamente:

1°) - Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, il cui peso totale autorizzato sia uguale o superiore a due mila kg., e ogni dirigibile, adibiti alla navigazione aerea internazionale, quando debbano effettuare un viaggio in una delle seguenti condizioni:

- a) interamente di giorno, su un percorso senza scalo la cui lunghezza sia prevista superiore a centosessanta km.;
- b) interamente o parzialmente di notte;
- c) su un percorso marino, un cui punto qualsiasi disti più di venticinque km. dalla costa.

2°) - Ogni aeromobile adibito a trasporti pubblici internazionali e atto a trasportare almeno dieci persone indipendentemente dalle condizioni di peso e di viaggio indicate nel comma precedente.

VI° - LE AVIOLINEE COSTITUIVANO UNA IMPRESA COMMERCIALE PURAMENTE CIVILE, O VENIVA ESERCITATO SU DI ESSE UN CONTROLLO GOVERNATIVO O MILITARE ?

Le aviolinee civili italiane costituivano impresa a carattere puramente civile e commerciale.

Su di esse lo Stato esercitava per mezzo dell'Autorità Civile (Direzione Generale dell'Aviazione Civile:

- un controllo di carattere generale, tendente a garantire l'osservanza delle leggi di diritto pubblico cui è soggetto l'esercizio dell'Aviazione Civile in Italia ed

Il Reg. 173 del 1938, art. 173, comma 1, lettera a) e b), non si applica.

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

OGGETTO

6.

Gli aeromobili per i quali, a norma delle disposizioni vigenti, o obbligo l'impiego di apparecchi radio sono quelli indicati nell'art. 173 del Regolamento di Navigazione Aerea e precisamente:

1°) - Ogni aerodina munita di organo motopropulsore, il cui peso totale massimo autorizzato sia uguale o superiore a due mila kg., e ogni dirigibile, adibiti alla navigazione aerea internazionale, quando debbano effettuare un viaggio in una delle seguenti condizioni:

- a) interamente di giorno, su un percorso senza scalo la cui lunghezza sia prevista superiore a centosessanta km.;
- b) interamente o parzialmente di notte;
- c) su un percorso marino, un cui punto qualsiasi disti più di venticinque km. dalla costa.

2°) - Ogni aeromobile adibito a trasporti pubblici internazionali e atto a trasportare almeno dieci persone indipendentemente dalle condizioni di peso e di viaggio indicate nel comma precedente.

VIO - LE AVIOLINEE COSTITUIVANO UNA IMPRESA COMMERCIALE PURAMENTE CIVILE, O VENIVA ESERCITATO SU DI ESSE UN CONTROLLO GOVERNATIVO O MILITARE ?

Le aviolinee civili italiane costituivano impresa a carattere puramente civile e commerciale.

Su di esse lo Stato esercitava per mezzo dell'Autorità Civile (Direzione Generale dell'Aviazione Civile:

- un controllo di carattere generale, tendente a garantire l'osservanza delle leggi di diritto pubblico cui è soggetto l'esercizio dell'Aviazione Civile in Italia ed

.5:05

April 1992

Home, 19 June.

Ministro dell' Armatoria

Division
No. 242
Mogels

Proprietà di F. del. 742

OGGETTO

2

- un controllo tecnico-amministrativo, per mezzo di suoi funzionari (facenti parte dei consigli di amministrazione o dei comitati sindacali delle Società) tendente ad assicurare la buona amministrazione delle imprese a garanzia della propria eventuale partecipazione alla formazione del Capitale e delle sovvenzioni corrisposte.

per il MECCANISMO

John

5112

With the compliments of
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION

To Air Vice Marshall
Ian Brodie, O.B.E.,
Director,
Air Forces Sub Commission,
Rome.

39/Air 4A
W79 28/3
D.D.

SSC HNB 28/3
Adj. 29/3.

Air in suggest copy to
Major Bentley if he has
not already got one. Place
in file pl.

W79 28/3 5403

BRITISH AIRWAYS

Sales Notice

EUROPEAN SERVICES
OPERATED BY B.O.A.C. EUROPEAN DIVISION1. (a) LONDON-ATHENS-LONDON VIA MARSEILLES AND ROME

The above service operates ex Northolt once weekly in each direction. Douglas Aircraft are used with a passenger capacity of 16. A steward is carried.

TIME TABLE

	<u>212</u> G.M.T.	<u>222</u> G.M.T.	
Thursday	0740 dep. Northolt	1605 arr.	
	1130 arr. Marseilles	1145 dep.	
	1230 dep. Marseilles	1045 arr.	
	1505 arr. Rome	0800 dep.	Saturday
Friday	0630 dep. Rome	1520 arr.	
	0940 arr. Athens	1040 dep.	Friday

Notes: Local Standard Time - Marseilles 1 hr. in advance of G.M.T.
Athens and Rome 2 hrs. in advance of G.M.T.

2. FARES AND RATES (Effective up to and including 31/3/46 only)(1) Adult

	<u>Single Fare</u>	<u>Return Fare</u>	<u>Excess Baggage</u>
LONDON-MARSEILLES	£15	£30	3/-
LONDON-ROME	£27	£54	5/5d
LONDON-ATHENS	£43/10/-	£87	8/8d.
MARSEILLES-LONDON F.Fr.	7,200	14,400	72 fr.
MARSEILLES-ROME	5,760	11,520	58 "
MARSEILLES-ATHENS	13,680	27,360	137 "
ROME-LONDON	24,300	48,600	243
ROME-MARSEILLES	10,800	21,600	108
ROME-ATHENS	14,850	29,700	149
ATHENS-LONDON	Drachmas	870,000	1,740,000
			8,700

5:02

direction. Delegates should be carried.

TIME TABLE
212
D.M.T.

	<u>222</u> <u>G.M.T.</u>
Thursday	
0740 dep. Northolt	1605 arr.
1130 arr. Marseilles	1145 dep.
1230 dep. Marseilles	1045 arr.
1505 arr. Rome	0800 Saturday dep.

Friday	0630 dep. Rome	1520 arr.
0940 arr. Athens	1040 dep.	Friday

Note: Local Standard Time - Marseilles

Athens and Rome

1 hr. in advance of G.M.T.
2 hrs. in advance of G.M.T.

2. FARES AND RATES (Effective up to and including 31/3/46 only)

(1) Adult	Single Fare	Return Fare	Excess Baggage
LONDON-MARSEILLES	£15	£30	3/-
LONDON-ROME	£27	£54	5/5d
LONDON-ATHENS	£23/10/-	£87	8/8d.
MARSEILLES-LONDON F.Fr.	7,200	14,400	72 fr.
MARSEILLES-ROME	5,760	11,520	58 "
MARSEILLES-ATHENS	13,680	27,360	137 "
ROME-LONDON Lire	24,300	48,600	243
ROME-MARSEILLES	10,800	21,600	108
ROME-ATHENS	14,850	29,700	149
ATHENS-LONDON Drachmas	870,000	1,740,000	8,700
ATHENS-MARSEILLES	570,000	1,140,000	5,700
ATHENS-ROME	330,000	660,000	3,300

Note: Passengers purchasing tickets in Italy or Greece should be requested to pay in Sterling Draft or Travellers' Cheques if this is possible. English currency notes cannot be accepted.

2. (41) Children

Under 3 years of age and not occupying a separate seat 10% Full Fare

Children occupying a separate seat 50% Full Fare

Over 7 yrs. of age will be charged Full Adult Fare.

3. BAGGAGE ALLOWANCES

Adults 15 Kilos FREE
Children at half fare. 15 Kilos FREE
10%..... No allowance

There is no specified amount of Excess Baggage allocated to each passenger, and the Corporation cannot guarantee carriage on the same service. However, subject to there being space available, it may be possible to carry a certain amount of Excess Baggage. Excess weight should be limited as far as possible.

4. PASSENGER BOOKINGS

(a) All reservations should be made through the Air Booking Centre, Albergo Reale, Rome. Telephone 478281-2-3

(b) 8 seats are available for Commercial Passengers.
8 seats are held for Priority Passengers.

5. PASSPORT REGULATIONS(1) London-Athens

Nationality	Marseille		Rome		Athens	
	Transit	Entry	Transit	Entry	Transit	Entry
British	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
French	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Italian	Yes	Yes	No	No	Yes	Yes
Greek	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
Other Nationals	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

6. FREIGHT

Commercial freight will be carried if load permits after priority freight has been accommodated.

7. HEALTH REGULATIONS

No regulations are applicable to passengers arriving in the United Kingdom from Rome and Athens.

Adults 15 Kilos FREE
Children at half fare. 15 Kilos FREE
10% allowance

There is no specified amount of Excess Baggage allocated to each passenger, and the Corporation cannot guarantee carriage on the same service. However, subject to there being space available, it may be possible to carry a certain amount of Excess Baggage. Excess weight should be limited as far as possible.

4. PASSENGER BOOKINGS

- (a) All reservations should be made through the Air Booking Centre, Albergo Reale, Rome. Telephone 478281-2-3
- (b) 8 seats are available for Commercial Passengers.
8 seats are held for Priority Passengers.

5. PASSPORT REGULATIONS

(1) London-Athens

Nationality	Marseilles		Rome		Athens	
	Transit	Entry	Transit	Entry	Transit	Entry
British	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
French	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes
Italian	Yes	Yes	No	No	Yes	Yes
Greek	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
Other Nationals	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

6. FREIGHT

Commercial freight will be carried if load permits after priority freight has been accommodated.

7. HEALTH REGULATIONS

No regulations are applicable to passengers arriving in the United Kingdom from Rome and Athens.

23rd March 1946
British Overseas Airways Corporation,
Piazza S. Bernardo, 15, Rome
Telephone : 480782

Raymond
G.P. HATFIELD
Special Representative, Italy.

0779

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No.

785017

WAR
ECONOMY
OPEN by slitting top edge
RE-USE with Economy Label.

39/line
On His Majesty's Service

Auro Tudor II

Cutting from Union Jack

540A

ION BOX

IT ALL, PIPES!

Velfare." This is a slogan in the Mediterranean Fleet of a sailor's life while he is ashore bases.

d every Wren—his cause to vices. Their work ranges domestic problems to the sports and the supplying of amenities which help to while

office" and their staffs have an is a generally realized. wo years ago and built up there were fourteen welfare uses, from Gibraltar to r and Sicily, and at Malta,

ities of Divisional Officers er them, the task of each ok after the happiness of ovide for their enjoyment. all shines to see what can





Here is Britain's newest and largest air liner, which has flown for the first time.

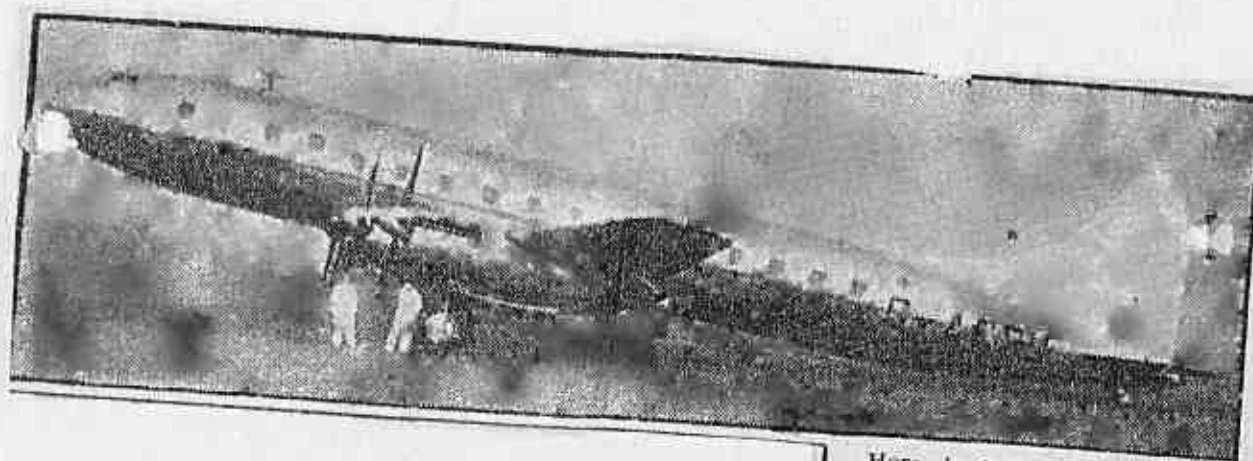
It is the Avro Tudor II, and it will carry 60 passengers over 1,850 miles. As a 40-seater, convertible to 22 sleeping berths at night, its range is 2,450 miles. Its size is shown by comparison with the men standing by it.

Used as a freighter, the Tudor II will carry nine tons of cargo for 1,100 miles.

Wing span is 120 ft. and length of fuselage 105 ft. 7 ins. Powered by four 1,770 h.p. Merlin engines, the Tudor II cruises at from 200 to 250 m.p.h. and has a maximum speed of 325 m.p.h.

Full-course meals are served from a fully-equipped kitchen, and there is a bar and a lounge deck with windows placed to give a good view.

Between 40 and 50 Tudor II's will be completed by the end of this year.



Here is Britain's newest and largest air liner, which has flown for the first time.

It is the Avro Tudor II, and it will carry 60 passengers over 1,850 miles. As a 40-seater, convertible to 23 sleeping berths at night, its range is 2,450 miles. Its size is shown by comparison with the men standing by it.

Used as a freighter, the Tudor II will carry nine tons of cargo for 1,100 miles.

Wing span is 120 ft. and length of fuselage 106 ft. 7 ins. Powered by four 1,770 h.p. Merlin engines, the Tudor II cruises at from 200 to 250 m.p.h. and has a maximum speed of 325 m.p.h.

Full-course meals are served from a fully-equipped kitchen, and there is a bar and a lounge deck with windows placed to give a good view.

Between 40 and 50 Tudor II's will be completed by the end of this year.

