

problemi: il «mare in gabbia»

L'addio al filo spinato può essere solo l'inizio

Batti e ribatti, qualcosa si sta muovendo. A tre settimane di distanza dall'inizio della nostra campagna contro il «mare in gabbia», la Capitaneria di porto, come abbiamo scritto ieri, ha imposto ai concessionari, con un fonogramma, il rispetto della legge per quanto riguarda l'accesso alle spiagge. Via dunque, la vergogna dei fili spinati, che hanno trasformato alcuni angoli del lido romano in campi di concentramento; e via le recinzioni abusive che si spingono fino sul mare, impedendo, ai bagnanti perfino di passeggiare. Gli inadempimenti — avverte la Capitaneria — saranno passibili di sanzioni penali e saranno ritenuti responsabili di ogni eventuale incidente «danno a persone o a cose». L'ordine è stato trasmesso venerdì; quindi, dovrà trovare pratica attuazione nei prossimi giorni. Vogliamo augurarci che così accada, e che non ci sia necessità di nuove denunce e di nuove polemiche per fare applicare questo fonogramma che, in fondo, è soltanto una semplice conferma di quelle disposizioni emanate da parecchi anni, e a più riprese, dai ministri che si sono succeduti al

dicastero della Marina mercantile, da Jervolino a Macrelli (disposizioni che, a loro volta, non erano che traduzioni, talvolta eccessivamente benevole, della legge...).

Ma la legge e le circolari ministeriali, per chi sa leggere, non contengono soltanto un divieto del filo spinato e delle reti di recinzione che si spingono in ogni parte (questo divieto, dovrebbe essere pacifico, dettato, prima che dalla giurisprudenza, dal buon senso: l'altra domenica, del resto, i giovani di Ostia fecero lungo la spiaggia una sacrosanta strage di questi strumenti medioevali innalzati dovunque per tenere lontano il pubblico, e per costringerlo a pagare). Ci voleva poi tanto per imporre il rispetto di disposizioni così «normali» come queste?

Eppoi, basta un fonogramma? Occorrerà controllare, intanto, che venga applicato, perché esso costituisce un primo, importante passo sulla via del libero accesso alla spiaggia. Ma attualmente è in discussione — e ciò dovrebbe risultare evidente a chi ci ha seguito passo passo in queste settimane di vivaci po-

lemiche — tutto il sistema delle concessioni della spiaggia e della sua utilizzazione. Questo bene pubblico così prezioso deve continuare ad andare a pochi privati, che magari, come è il caso di intere fasce della costa, lo usano solo per costruirvi bungalow da decine di milioni e piscine di lusso? E su questo punto che si fa più pressante la nostra azione nei confronti dell'Amministrazione comunale. Le spiagge ancora libere — e in particolare quella di Castelporziano — debbono essere vincolate per l'uso pubblico; e il Comune, d'accordo con le altre Amministrazioni della costa e con le Province interessate, deve essere garante di tale destinazione, perché questo disegno possa compiersi al più presto e in modo organico e ordinato, attraverso un piano paesistico che comprenda il litorale e il suo immediato hinterland e un piano finanziario che permetta di attrezzare vaste zone di «spiaggia libera» dove possano andare le centinaia di migliaia di lavoratori i quali non hanno da spendere le 5 o 6 mila lire che costa un giorno al mare con la famiglia.

PRIMA DOMENICA D'ESTATE

E' scoppiato il caldo: ieri, il termometro ha segnato 31 gradi all'ombra e la città si è spopolata come per Ferragosto. In 300 mila hanno invaso le spiagge. Fatica, ore sui treni, sugli autobus, sulla metropolitana e «taglie» salatissime per un bagno in mare. Per fortuna ci sono stati solo pochi e lievi incidenti. Dieci salvataggi: il più grave di tutti a Fregene dove una ragazza è svenuta in mare. Poi il tormentoso rientro: per ore, si è avanzato sulla Cristoforo Colombo a passo di uomo.

All'assalto delle strade

La città al mare

Quattromila automobili all'ora sull'Aurelia - Triplicato il traffico

Prima domenica d'estate. L'assalto al mare non ha risparmiato... nemmeno i laghi. I 31 gradi all'ombra, che il termometro ha registrato ieri, hanno fatto spopolare la città. Almeno 300 mila romani sono i protagonisti del caotico e massiccio esodo festivo. A Castelgandolfo, Albano, Nemi, Bracciano non si circola. Ostia era peggio di Roma nelle ore di punta. Fregene è stata invasa da oltre 15 mila bagnanti.

A Torvajania, non si trovava un metro di litorale, a mezzogiorno, per posteggiare. A Fiumicino, la gente era sdraiata addirittura sulla strada: vicino al Faro, non c'era un palmo di spiaggia libera. Persino il Tevere è stato invaso da migliaia e migliaia di famiglie. E sulle Consolari c'è stata una mobilitazione generale di poliziotti, carabinieri e vigili municipali. In ogni crocevia ci si imbattava con gli uomini della «stradale».

Il traffico è almeno raddoppiato rispetto alla domenica precedente e triplicato nel raffronto con il primo giorno festivo del mese.

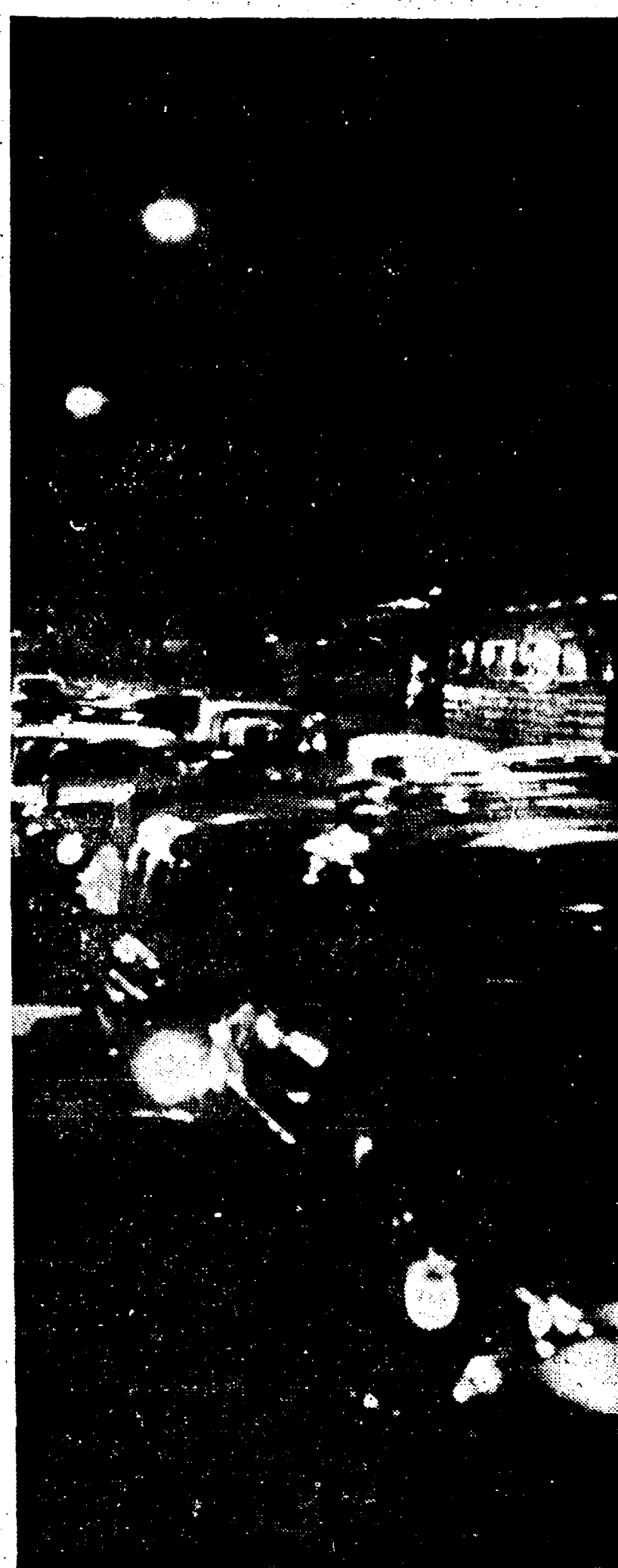
L'Aurelia è stata la statale che ha assorbito il maggior volume di traffico: oltre 4000 auto ogni ora, dalle 8.30 alle 13.30. I dispositivi della strada hanno registrato i passaggi di 20 mila auto in tre ore: dalle 9 a mezzogiorno.

Un altro «dramma» è stato vissuto in serata, nelle ore del rientro. La Cristoforo Colombo vale da esempio per tutte le altre strade: fino alle 21, una colonna spaventosa di auto, pullman e motociclette ha avanzato a passo d'uomo. Un rientro snervante, accompagnato dall'assordante urlo dei clacson. Cosa accadrà con l'avanzare della stagione, con le ferie?

A creare scompiglio, a Ostia ci si è messo anche un cavallo. La bestia, poco dopo le 10, è sbucata dal galoppo sulla strada vicino al Casale e ha continuato a scalpitare e a nitrire almeno per mezz'ora. Poi, qualcuno ha pensato bene di avvertire i vigili del fuoco e sei uomini sono piombati sul posto con un'auto. La caccia si è ben presto conclusa. Una volta acciuffato il cavallo, però, si è aperto un altro piccolo problema. Di chi era? A chi lo si doveva consegnare? Che cosa bisognava farne? L'animale, così, è stato portato al Commissariato a notte fonda, sempre legato alle inferriate della caserma.

Malgrado l'incredibile «ingorgo», per fortuna, pochi sono stati gli incidenti. Solo una decina di persone si sono fatte medicare ai posti di pronto soccorso: erano quasi tutti giovani, i quali si erano feriti contro i riciclietti abusivi che cingono ancora le spiagge, malgrado leggi, ordinanze e circolari. Il ferito più grave è Gian Carlo Carboni, 21 anni, abitante in via Madonna Lorenza Longo 6. E' un giovane edile e si era tuffato da un pontile dello stabilimento «La Pinetina»: ha battuto il capo sul fondale. E' rimasto svenuto e sanguinante in acqua, rischiando di affogare.

Una decina in tutto sono stati i salvataggi. Il più drammatico è avvenuto a Fregene. Erano da poco passate le 13 quando la domestica Rosanna Fenu (15 anni, abitante in via Felice Grossi Gondi 26), è allontanata dalla riva, proprio davanti allo stabilimento «Capri». La ragazza è stata colta da male in mare e, fortunatamente, un bagnino l'ha veduta in tempo. Metropolitana e treno sono stati presi d'assalto per ore a Termini, Colosseo, San Paolo, Garbatella, Magliana, Vitinia, Acilia. Dalla «Pinetina», sono partite oltre 25 mila persone. Almeno 10 mila avevano già fatto il biglietto a Termini, prima di mezzogiorno. La gente ha fatto la fila persino per salire sugli autobus: oltre al prezzo salatissimo per arrivare al mare ha dovuto aggiungere ore di fatica e di viaggio, pigliando come sardine in scatola. L'afflusso di viaggiatori sulla «metrò» e sui treni è apparso triplicato rispetto a domenica 16 giugno.



Il tormentato rientro

Il giorno

Oggi, lunedì 24 giugno (175-180). Ormai, il sole sorge alle 4.37 e tramonta alle 20.18. Luna, un quarto il 28.

piccola cronaca

Cifre della città

Ieri, sono nati 10 maschi e 91 femmine. Sono morti, 17 maschi e 17 femmine, dei quali 7 minori dei 7 anni.

Le temperature ancora in aumento: minima 18, massima 31. Per oggi, i meteorologi prevedono tempo buono.

Solidarietà

Un grande invalido del lavoro — F. P. di Centocelle — è minacciato di sfratto. Non può lavorare e ha la moglie gravemente ammalata. I quattrini della pensione non gli bastano più. Nemmeno, a l'acquisto delle medicine. E questa mattina i carabinieri si presentavano a casa sua per eseguire l'inghiottimento di sfratto. Dove andrà ad alloggiare? Fa quindi

Cerca lavoro

Il compagno Luigi Consoli, di 30 anni, abitante in via dei Sabelli 33, è disoccupato e cerca ansiosamente un lavoro. Chiunque può aiutarlo telefonando al numero 494.479.

Lutto

E' morto Alfredo Montali, padre del compagno Paolo Montali, di 60 anni, abitante in via San Camillo. Alla famiglia della moglie, che è in cura, si è recata la delegazione della sezione Testaccio e dell'Unità.

Accoltellato in osteria

In un'osteria di via Gino Capponi, ieri notte, il fruttivendolo Cherubino Casolini, 33 anni, abitante in via Anicio Pollino 41, è stato colpito con tre coltellate da tale Zeno Salino, 43 anni, via Farini 52. Il Casolini aveva invitato l'amico a non bere più. Quest'ultimo, ubriaco, in risposta gli ha vibrato una coltellata alla testa e due al corpo. Il Casolini è grave al S. Giovanni. L'altro è stato arrestato dalla «mobile». Interrogato sino a notte, il Salino ha ammesso la lite, ma nega di avere ferito il fruttivendolo. Il coltello non è stato trovato.

L'inchiesta sull'aereo caduto

L'incendio caduto l'intera domenica in via Cavour produce l'inchiesta. Un sacerdote inglese, anch'egli pilota, ha scritto alla commissione affidando di avere visto, da una finestra di un istituto religioso dell'Esquilino, il «piper» che s'è schiantato a piazza Vittorio. Poi l'ha visto precipitare.

Cade dal letto e muore

Un contadino, caduto nel sonno dal letto, è morto alcune ore dopo in ospedale. La disgrazia è accaduta a Macerese. L'uomo, il settantenne Antonio Gigante, — è stato soccorso soltanto a mezzogiorno dai familiari. E' entrato al S. Camillo alle 8.35; è morto alle 17.40.

Non l'avevano rapinata

Aveva denunciato di essere stata rapinata, la ventunenne Assunta Daniele, e un giovane, in via Enrico Toti — aveva raccontato al commissario dell'Esquilino — mi ha strappato la borsetta con 15 mila lire. L'hanno denunciata per simulazione di rapina e 2.000 lire, poi le avrebbe riprese. Ora cercano anche lui.

Prima gioie, poi botte

La serata era cominciata in allegria, ma è finita assai male per Ross Fortogallo (22 anni) e Angelina Di Janni. In piazza del Cinquecento avevano fatto amicizia con due giovani in «Gilletto» e che hanno condotto prima in giro a Gella, Bagno, bivio bar, poi ritorno a Roma. Sino alle 4 del mattino, le due coppie sono rimaste in un appartamento di via Leopardi 11, sede di una società. I due giovani, che erano rimasti quando le ragazze avevano fatto una richiesta di denaro: i giovani si sono infuriati, le hanno picchiate selvaggiamente, le hanno condotte in un prato di Cinecittà e le hanno picchiate ancora. La polizia indaga.

Guerra ai «paparazzi»

Il commissario di PS di Castro Pretorio ha dichiarato guerra ai «paparazzi» di via Veneto. Tre fotoreporter sono stati fermati mentre facevano scattare i loro «flash», condotti al commissariato, li hanno interrogati. Pare che le ostilità siano state aperte rispolverando una vecchia circolare del questore Marzano. Ancora lui!

In 17 attorno a tre carte

Operazione della «mobile». Ieri mattina a Porta Portese, contro le «panzane» dove si gioca alle «tre carte» o tre tavole, tre campanelle, tre spicciolotti che dir si voglia. Sono state fermate e denunciate per gioco d'azzardo 17 persone e sequestrate 184 mila lire. La polizia ha fornito i nomi dei denunciati. Quale perché non c'erano nomi che scottano, come nelle «piche» scoperte nei circoli eleganti del centro: allora i poliziotti non aprono bocca...

La proposta del congresso degli autoferrotranvieri

Azienda regionale per risolvere la crisi dei trasporti pubblici

I lavori

Bilancio positivo

Si è concluso la scorsa notte, dopo tre giornate d'impegnate discussioni, il sesto congresso provinciale dei lavoratori autoferrotranvieri iscritti alla CGIL. La relazione, il dibattito e un documento del sindacato sulle «linee per una nuova politica nel settore dei trasporti nel Lazio» sono venuti a coronamento di cinquanta assemblee aziendali e hanno costituito un salto di qualità nella direzione del collegamento dei problemi della categoria con quelli dell'intera cittadinanza. Una folta partecipazione di delegati di tutte le aziende, decine di interventi, un discorso del segretario della Camera del lavoro, compagno Aldo Giunti, e la relazione introduttiva del compagno Nello Soldini hanno dato la misura della maturazione alla quale è giunta la questione «trasporti pubblici» che travaglia insieme lavoratori e utenti.

Il bilancio di lotte e conquiste presentato dai dirigenti del sindacato è stato più che soddisfacente: ma il congresso non si è attardato eccessivamente nel compiacimento per la strada percorsa e ha guardato al futuro, puntando su mete ambiziose. Negli ultimi anni, sono stati ottenuti importanti risultati per quanto riguarda la riduzione dell'orario di lavoro (all'Atac e alla Stefer è stato portato a ore 6,30 e 7); consistenti sono stati anche gli aumenti salariali e di grande importanza è stato l'acceleramento della «marcia di avvicinamento» dei dipendenti delle autolinee al trattamento economico-normativo dei ferrotranvieri. Altri successi si sono avuti nella lotta contro gli appalti e nell'irrobustimento della organizzazione sindacale (attualmente gli iscritti sono 9.400, con una forte tendenza all'aumento tra i dipendenti delle autolinee).

Per l'avvenire i lavoratori si muoveranno nelle linee generali elaborate dal sindacato e racchiuse nel documento di indirizzo informativo a parte. Partendo dalla premessa che è compito d'un sindacato moderato avere un potere di contrattazione a ogni livello, ovunque siano in gioco gli interessi dei lavoratori, il congresso ha messo l'accento sulla necessità di migliorare radicalmente l'assistenza sanitaria e mutualistica e di assicurare agli autoferrotranvieri un periodo di riposo idoneo a salvaguardare la salute (nelle attuali condizioni del traffico sono sufficienti dieci anni di lavoro a determinare profonde alterazioni nel fisico): urgente è anche l'adeguamento delle pensioni allo sviluppo delle retribuzioni e la cessazione definitiva delle sperequazioni tra dipendenti delle autolinee e ferrotranvieri. Di particolare interesse, inoltre, è la

Dovrebbe essere finanziata dagli imprenditori e dai proprietari di aree - Unificare Atac e Stefer

I trasporti pubblici sono un servizio che deve essere pagato dai soli passeggeri o da tutti i cittadini, e in misura proporzionale al vantaggio diretto o indiretto che ne ricavano? Questa è la domanda che si sono posti l'ufficio studi della Camera del lavoro e il sindacato degli autoferrotranvieri nell'iniziare una rigorosa indagine sul problema dei trasporti. E' evidente che a seconda della risposta che si dà al quesito, scaturiscono conseguenze teoriche e pratiche diverse. Chi è dunque che trae i maggiori vantaggi dal buon funzionamento dei trasporti pubblici? E' l'operaio, che ogni giorno deve prendere due o quattro mezzi per

accedere all'abitazione. Anche i terreni più distanti dalla città aumentano subito di prezzo non appena vengono raggiunti dagli autobus. L'irrazionale sviluppo di Roma, voluto e portato avanti dagli speculatori sulle aree, ha inferto gravi danni all'Atac e alla Stefer, obbligando le due aziende pubbliche ad allungare in modo dispendioso la rete dei trasporti, a rinunciare a un piano organico di sviluppo.

L'Atac ha così raggiunto un disavanzo di oltre 17 miliardi. La Stefer sta per toccare i 6 miliardi.

Zeppieri e compagni hanno accumulato in pochi anni enormi guadagni, sfruttando il fatto che i contadini, costretti ad abbandonare la terra per lavorare in città, non sono in grado di pagare i fitti delle abitazioni romane. L'appoggio dello Stato e il collegamento con alcuni monopoli (si pensi ai rapporti tra Stefer e Roma-Via e tra Fiat e Zeppieri) hanno fatto il resto. I privati si sono impadroniti dell'importante servizio e lo gestiscono con criteri che sono contrari alla pubblica utilità.

Ricapitolando: c'è un disavanzo nel settore dei trasporti pubblici e c'è una spesa di tempo e denaro eccessiva per i lavoratori. D'altra parte, i dipendenti delle aziende di trasporto hanno interesse a una radicale riforma del settore per migliorare le loro condizioni.

La riforma non può non avere sbocco che nella istituzione d'una nuova azienda pubblica su scala regionale, sottoposta al controllo democratico dei sindacati e amministrata dall'Ente Regione, finanziata in modo deciso dagli imprenditori. Questa è la conclusione alla quale sono giunti Cdl e sindacato degli autoferrotranvieri.

A parte l'eventuale nazionalizzazione che scaturirebbe dall'assorbimento di tutte le società pubbliche e private in un unico complesso regionale, è di enorme importanza il fatto che siano i datori di lavoro ad addossarsi una parte delle spese per i trasporti?

C'è un'altra categoria di capitalisti che trae ingenti guadagni dai servizi di trasporto e non paga nulla: si tratta dei proprietari e speculatori di

aree edificabili. Anche i terreni più distanti dalla città aumentano subito di prezzo non appena vengono raggiunti dagli autobus. L'irrazionale sviluppo di Roma, voluto e portato avanti dagli speculatori sulle aree, ha inferto gravi danni all'Atac e alla Stefer, obbligando le due aziende pubbliche ad allungare in modo dispendioso la rete dei trasporti, a rinunciare a un piano organico di sviluppo.

L'Atac ha così raggiunto un disavanzo di oltre 17 miliardi. La Stefer sta per toccare i 6 miliardi.

Zeppieri e compagni hanno accumulato in pochi anni enormi guadagni, sfruttando il fatto che i contadini, costretti ad abbandonare la terra per lavorare in città, non sono in grado di pagare i fitti delle abitazioni romane. L'appoggio dello Stato e il collegamento con alcuni monopoli (si pensi ai rapporti tra Stefer e Roma-Via e tra Fiat e Zeppieri) hanno fatto il resto. I privati si sono impadroniti dell'importante servizio e lo gestiscono con criteri che sono contrari alla pubblica utilità.

Ricapitolando: c'è un disavanzo nel settore dei trasporti pubblici e c'è una spesa di tempo e denaro eccessiva per i lavoratori. D'altra parte, i dipendenti delle aziende di trasporto hanno interesse a una radicale riforma del settore per migliorare le loro condizioni.

La riforma non può non avere sbocco che nella istituzione d'una nuova azienda pubblica su scala regionale, sottoposta al controllo democratico dei sindacati e amministrata dall'Ente Regione, finanziata in modo deciso dagli imprenditori. Questa è la conclusione alla quale sono giunti Cdl e sindacato degli autoferrotranvieri.

A parte l'eventuale nazionalizzazione che scaturirebbe dall'assorbimento di tutte le società pubbliche e private in un unico complesso regionale, è di enorme importanza il fatto che siano i datori di lavoro ad addossarsi una parte delle spese per i trasporti?

C'è un'altra categoria di capitalisti che trae ingenti guadagni dai servizi di trasporto e non paga nulla: si tratta dei proprietari e speculatori di

aree edificabili. Anche i terreni più distanti dalla città aumentano subito di prezzo non appena vengono raggiunti dagli autobus. L'irrazionale sviluppo di Roma, voluto e portato avanti dagli speculatori sulle aree, ha inferto gravi danni all'Atac e alla Stefer, obbligando le due aziende pubbliche ad allungare in modo dispendioso la rete dei trasporti, a rinunciare a un piano organico di sviluppo.

L'Atac ha così raggiunto un disavanzo di oltre 17 miliardi. La Stefer sta per toccare i 6 miliardi.

Zeppieri e compagni hanno accumulato in pochi anni enormi guadagni, sfruttando il fatto che i contadini, costretti ad abbandonare la terra per lavorare in città, non sono in grado di pagare i fitti delle abitazioni romane. L'appoggio dello Stato e il collegamento con alcuni monopoli (si pensi ai rapporti tra Stefer e Roma-Via e tra Fiat e Zeppieri) hanno fatto il resto. I privati si sono impadroniti dell'importante servizio e lo gestiscono con criteri che sono contrari alla pubblica utilità.

Ricapitolando: c'è un disavanzo nel settore dei trasporti pubblici e c'è una spesa di tempo e denaro eccessiva per i lavoratori. D'altra parte, i dipendenti delle aziende di trasporto hanno interesse a una radicale riforma del settore per migliorare le loro condizioni.

La riforma non può non avere sbocco che nella istituzione d'una nuova azienda pubblica su scala regionale, sottoposta al controllo democratico dei sindacati e amministrata dall'Ente Regione, finanziata in modo deciso dagli imprenditori. Questa è la conclusione alla quale sono giunti Cdl e sindacato degli autoferrotranvieri.

A parte l'eventuale nazionalizzazione che scaturirebbe dall'assorbimento di tutte le società pubbliche e private in un unico complesso regionale, è di enorme importanza il fatto che siano i datori di lavoro ad addossarsi una parte delle spese per i trasporti?

C'è un'altra categoria di capitalisti che trae ingenti guadagni dai servizi di trasporto e non paga nulla: si tratta dei proprietari e speculatori di

aree edificabili. Anche i terreni più distanti dalla città aumentano subito di prezzo non appena vengono raggiunti dagli autobus. L'irrazionale sviluppo di Roma, voluto e portato avanti dagli speculatori sulle aree, ha inferto gravi danni all'Atac e alla Stefer, obbligando le due aziende pubbliche ad allungare in modo dispendioso la rete dei trasporti, a rinunciare a un piano organico di sviluppo.

aree edificabili. Anche i terreni più distanti dalla città aumentano subito di prezzo non appena vengono raggiunti dagli autobus. L'irrazionale sviluppo di Roma, voluto e portato avanti dagli speculatori sulle aree, ha inferto gravi danni all'Atac e alla Stefer, obbligando le due aziende pubbliche ad allungare in modo dispendioso la rete dei trasporti, a rinunciare a un piano organico di sviluppo.

L'Atac ha così raggiunto un disavanzo di oltre 17 miliardi. La Stefer sta per toccare i 6 miliardi.

Zeppieri e compagni hanno accumulato in pochi anni enormi guadagni, sfruttando il fatto che i contadini, costretti ad abbandonare la terra per lavorare in città, non sono in grado di pagare i fitti delle abitazioni romane. L'appoggio dello Stato e il collegamento con alcuni monopoli (si pensi ai rapporti tra Stefer e Roma-Via e tra Fiat e Zeppieri) hanno fatto il resto. I privati si sono impadroniti dell'importante servizio e lo gestiscono con criteri che sono contrari alla pubblica utilità.

Ricapitolando: c'è un disavanzo nel settore dei trasporti pubblici e c'è una spesa di tempo e denaro eccessiva per i lavoratori. D'altra parte, i dipendenti delle aziende di trasporto hanno interesse a una radicale riforma del settore per migliorare le loro condizioni.

La riforma non può non avere sbocco che nella istituzione d'una nuova azienda pubblica su scala regionale, sottoposta al controllo democratico dei sindacati e amministrata dall'Ente Regione, finanziata in modo deciso dagli imprenditori. Questa è la conclusione alla quale sono giunti Cdl e sindacato degli autoferrotranvieri.

A parte l'eventuale nazionalizzazione che scaturirebbe dall'assorbimento di tutte le società pubbliche e private in un unico complesso regionale, è di enorme importanza il fatto che siano i datori di lavoro ad addossarsi una parte delle spese per i trasporti?

C'è un'altra categoria di capitalisti che trae ingenti guadagni dai servizi di trasporto e non paga nulla: si tratta dei proprietari e speculatori di

aree edificabili. Anche i terreni più distanti dalla città aumentano subito di prezzo non appena vengono raggiunti dagli autobus. L'irrazionale sviluppo di Roma, voluto e portato avanti dagli speculatori sulle aree, ha inferto gravi danni all'Atac e alla Stefer, obbligando le due aziende pubbliche ad allungare in modo dispendioso la rete dei trasporti, a rinunciare a un piano organico di sviluppo.

Alla Villetta

Oggi l'attivo per la stampa

Questo pomeriggio alle ore 18 si svolgerà, presso la sezione del P.C.I. della Villetta, a Garbatella (via Passino, n. 26) l'attivo provinciale dei comunisti romani per il lancio della campagna della stampa comunista. Ordine del giorno: «La funzione della stampa comunista nella lotta per un governo orientato a sinistra».

Sarà relatore il compagno Renzo Trivelli, della Segreteria di Federazione.

Mercoledì con la C.F.C.

Comitato federale

Il Comitato federale e la Commissione federale di Controllo sono convocati per mercoledì alle ore 17, nei locali di via delle Botteghe Oscure n. 4. All'ord.g.: «La situazione politica e l'azione del Partito», relatore il compagno Paolo Bufalini; «Bilancio della Federazione», relatore il compagno Italo Maderchi.

Gli autoferrotranvieri, negli ultimi tre anni, sono stati protagonisti di numerose lotte per la riduzione dell'orario di lavoro, gli aumenti salariali, la fine delle sperequazioni tra dipendenti delle autolinee private e delle aziende pubbliche. Ora il sindacato unitario pone alla categoria nuovi obiettivi: casa, assistenza sanitaria, riposo, adeguamento delle pensioni e, soprattutto, una radicale riforma dell'organizzazione dei trasporti.