Traffico e trasporti: confronto Roma-Milano (6)

Il dramma degli automobilisti

Quando porta Maggiore si blocca, sulle strade comincia la grande fuga per trovare una via di uscita... E' questione di minuti: poi mezza città si trova divisa in due grandi fette incomunicabili da un intreccio strombettante di automobili... Si sa quando si parte, ma non quando si arriva...

Come pesci nella rete

Occorre il triplo dei vigili urbani - Milano: semafori perfetti per arrivare in città; ma poi?

Quando Porta Maggiore si blocca, il coro dei *clacson* si avverte fino al piazzale del Verano. E' come una sirena di allarme. Chi da lontano riesce a sentirla in tempo, cerca di sfuggire, virando rapidamente di bordo. Le automobili diventano tanti pesciolini impazziti, inseguiti dalla rete inesorabile del pescatore. Dove trovare una via di uscita? Chi vuol passare, corre a rotta di collo al sottopassaggio di via Marsala, in piazza dei Cinquecento e sulla via Tiburtina su, su fino al Portonaccio (già da parecchio tempo la via retta non è la più breve). In pochi minuti, non c'è più un solo passaggio libero: mezza città si trova divisa in due grandi fette incomunicabili da un intreccio strombettante di automobili. Sì, l'immagine del pesce che cerca invano di trovare un varco correndo a destra e a sinistra nella rete si attaglia perfettamente all'automobilista romano. Sa quando parte; non sa quando arriva. I ritardi, le mille lire per il parcheggio in divieto di sosta (e il quotidiano logorio dei nervi) è abituato a metterli nel preventivo. Non vi è dunque mezzo per sfuggire al caos che avvolge ormai ogni aspetto della vita cittadina? L'ottimismo dei «dittatori del traffico» di qualche anno fa — abbiamo già avuto modo di farlo notare — è tramontato da un pezzo, travolto da una realtà che ha fatto giustizia sommaria dei «provvedimenti radicali» più propagandati (il comandante dei vigili urbani romani, Sacchetti, ci ricordava qualche giorno fa che le esigenze di far presidiare incroci, sbocchi e piazze da parte dei vigili è aumentata, nel giro di pochi anni, di almeno tre volte). Oggi, un assessore che spendesse diverse centinaia di milioni a Porta Maggiore per mutare le corsie di scorrimento, la segnaletica e le varie disposizioni per il traffico — come fece l'attuale deputato dc Greggi quattro anni fa, preannunciando miracolosi risultati — con ogni probabilità, verrebbe subito preso per matto. L'esperienza ha reso ben chiari a tutti i limiti entro cui può operare la «tecnica del traffico»: è per questo che si tende a individuare non solo l'effetto immediato (congestione delle strade e dei parcheggi), del resto sotto gli occhi di tutti, ma a scoprire le ragioni più profonde (struttura della città, distribuzione delle varie attività sociali, organizzazione dei trasporti).

Motivo di vanto

Milano, per riconoscimento generale, ha un'ottima rete semaforica: ne abbiamo parlato a lungo col dirigente del servizio traffico dei vigili urbani milanesi. Le esperienze compiute, in effetti, sono assai interessanti. Il segreto sta nel poter fissare, lungo una direttrice di grande traffico, una velocità costante, comoda per ognuno dei mezzi che percorrono la strada, regolando di conseguenza il funzionamento degli impianti semaforici. La sincronizzazione non è sempre facile, a causa dei numerosissimi incroci. Viale Monza costituisce il principale motivo di vanto dei tecnici milanesi: ventun punti semaforici collegati elettronicamente, senza l'ombra di un vigile per parecchi chilometri. La velocità-base è di 50,4 chilometri all'ora: anche un automobilista alle prime armi può regolare facilmente la marcia della macchina in modo da imbroccare la serie completa dei «verdi», dall'inizio alla fine del viale, senza fare una sola fermata. I pochi passaggi pedonali distribuiti lungo il percorso sono regolati da semafori a pulsante: chi vuol passare, preme il bottone, ma il semaforo dà via libera soltanto quando il ciclo si è regolargamente compiuto. Questo impianto, come quello di viale Zara-viale Fulvio Testi — non c'è dubbio — è un gioiello. Ma, appena finiti i pochi chilometri delle strade scorrevoli, perfettamente «semaforizzate», che cosa succede? L'automobilista deve dimenticarsi subito, la facilità con cui ha viaggiato fino a quel momento. Cominciano le strade strette, i semafori non sincronizzati, le difficoltà della sosta. La strada veloce è servita, in ultima analisi, ad appesantire, convogliando verso il centro una massa crescente di traffico, i problemi della circolazione nel resto della città. La Commissione trasporti di Palazzo Marino, infatti, è meno entusiasta di tanti automobilisti nel considerare questi perfezionamenti tecnici.

Per quanto riguarda la Capitale, un esperto ci faceva osservare che la rete viaria romana è tra le più singolari di tutta l'Europa. Quasi ogni strada — e si tratta di strade che portano impresso il segno di una stratificazione plurimillenaria — finisce senza uno sbocco: dinanzi le si para un muro, un palazzo, un monumento, una fontana... Da qui, quella sorta di arteriosclerosi progressiva di cui soffre il traffico romano, aggravata dalla politica urbanistica che ha portato a far pesare sul vecchio nucleo storico il gravame dello sviluppo «a macchia d'olio». I «dittatori del traffico» di qualche anno fa, quando non si passava più da una vecchia porta delle mura aureliane, usavano proporre l'apertura di un nuovo fornice, la restrizione di un marciapiede. Così sono stati spesi miliardi. Inutilmente, come si è visto.

Macchia d'olio...

A questo punto, dunque, che cosa resta da fare? Radere al suolo tutto il complesso di Porta Maggiore, abbattere Porta San Giovanni, trasformare Palazzo Venezia in un autosilos? A questo, in definitiva, porterebbe la logica di chi — inseguendo la chimera di una soluzione tecnica isolata da tutto il quadro della città — in realtà non ha fatto altro che aggravare la malattia. Se eliminando un certo ostacolo una strada diventa più scorrevole, è evidente che diventa l'obiettivo preferito, il richiamo di nuove correnti di traffico. Così, dopo la costruzione del sottovia veicolare o dopo che è stata rimediata una sede stradale un poco più ampia (magari abbattendo i pochi alberi rimasti), la velocità delle auto e dei mezzi pubblici aumenta: ma aumenta subito anche il volume del traffico e in tal modo, in un breve spazio di tempo, viene a ricostituirsi quella situazione di congestione che riporta tutto al punto di partenza. Gli studi compiuti in tal senso dal prof. Guzzanti, direttore dell'ATAC, e le analisi che egli ha esposto ripetutamente in diversi convegni, non senza suscitare clamori polemici, fanno testo. Egli sostiene che — a parte ogni altro provvedimento di razionalizzazione tecnica — la scelta immediata da compiere è quella a favore della priorità del mezzo pubblico su quello privato. Visto che non possiamo distruggere il centro storico di Roma — egli dice — dobbiamo evitare la paralisi completa «estraendo» dal caos generale i filobus e gli autobus delle aziende pubbliche. Anche a Milano si è giunti, almeno sul terreno delle enunciazioni, alla stessa conclusione: «*Un certo numero di movimenti di persone — si afferma — dovranno essere trasferiti dai mezzi privati a quelli pubblici*». «*Da una crisi del sistema dei trasporti — si sente il bisogno di spiegare — nessuno andrà esente... Anche l'automobile privata diventerà meno appetibile date le crescenti difficoltà di usarla...*».

È tutto inutile?

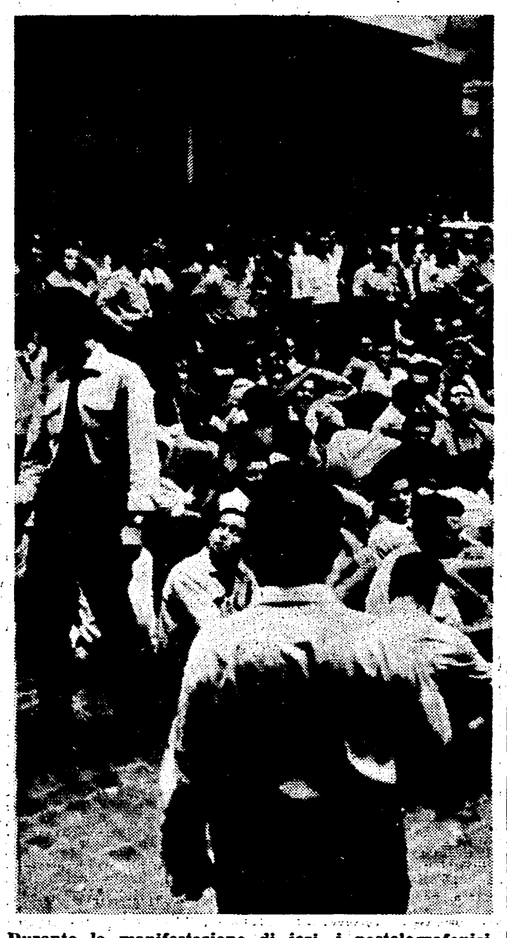
Dato il grado di caos cui si è giunti, dunque, non vi è strada diversa da quella di una riduzione dell'uso delle auto private nel centro della città. Si tratta di mettere mano a provvedimenti in larga misura destinati a sollevare discussioni e anche proteste, ma certamente inevitabili. Del resto, la baraonda di piazza Venezia, di via del Corso, di via del Tritone, ecc. già oggi respinge numerosi automobilisti. Qualcuno, in conseguenza di questo fatto perfettamente naturale, va tenorizzando l'inerzia come chiave di una sanatoria generale: la crisi del traffico si risolverebbe da sè, appunto per la tendenza a fuggire le zone ingorgate del centro. E' la folle teoria della paralisi come cura.

Certo, prima condizione per ridurre il transito delle macchine nel centro è quella di una efficiente rete dei trasporti pubblici, che non rimanga, come oggi, vittima del primo ingorgo. È la prospettiva cui bisogna tendere — ne parleremo in un prossimo articolo — è quella di un diverso assetto urbanistico, che configuri, a fianco della vecchia città, che deve essere conservata, una città veramente e non falsamente nuova e moderna.

Candiano Falaschi

lavoro

I postini in corteo



Durante la manifestazione di ieri, i postelegrafonici, mentre una loro delegazione trattava con il sottosegretario Gaspari, si sono riuniti, dopo essere sfilati in corteo per le strade del centro, davanti al «Dopolavoro». Nella foto: i postini mentre attendono l'esito del colloquio.

I postelegrafonici hanno risposto con lo sciopero e con cortei nelle vie del centro alla rappresaglia antisindacale effettuata dall'Amministrazione. Ieri mattina, i lavoratori si sono recati agli uffici-cassa dei vari «palazzi» postali per riscuotere la paga, avendo in precedenza concordato di non ritirare la busta se da questa fossero state sottratte somme di denaro, così come era stato minacciato. Dopo aver costatato che i salari erano stati effettivamente decurtati, i postelegrafonici non solo hanno rifiutato le buste-paga, ma sono entrati in sciopero e hanno spontaneamente organizzato manifestazioni di strada. In tutti i quartieri, i lavoratori si sono riuniti in corteo e si sono diretti verso la sede del ministero delle Poste e Telecomunicazioni, recando cartelli di protesta e rendendo più vivace la dimostrazione con gli ormai tradizionali fischietti. Una delegazione, accompagnata dai dirigenti provinciali della FIP-CGIL è stata ricevuta dal sottosegretario Gaspari, ma non è stato possibile raggiungere un accordo perchè il rappresentante del governo pretendeva che l'agitazione venisse sospesa in cambio di generiche promesse.

Al termine del colloquio, i lavoratori hanno ripreso a sfilare in corteo e si sono quindi riuniti in assemblea per concordare il proseguimento della lotta. La discussione è stata molto animata ed è durata fino alle 14: una parte dei postelegrafonici ha chiesto il proseguimento dello sciopero a oltranza, mentre l'altra ha invece sostenuto la necessità di ricorrere a forme di agitazione più articolate, in modo da ottenere il massimo risultato con il minor disagio possibile per la cittadinanza. Quest'ultima posizione, illustrata anche dai dirigenti della FIP-CGIL, ha infine prevalso e è stato deciso di proseguire lo sciopero per la giornata di oggi. Stamane, i lavoratori torneranno a riunirsi in piazza S. Macuto per fissare gli sviluppi dell'agitazione, tenendo conto delle diverse situazioni che si sono venute a creare nei vari «palazzi».

L'ostinazione dell'Amministrazione ha portato le cose a un punto estremo di esasperazione. Vale la pena di ricostruire le tappe della vicenda. I portalettere sono costretti a un superlavoro per le carenze degli organici e l'arretratezza degli impianti: quindi, hanno diritto a un compenso speciale, fino a quando il ministero non avrà riformato i servizi. Questo principio, dopo anni di rifiuti, è stato riconosciuto dall'Amministrazione, che a marzo s'impegnò a corrispondere un assegno «provvisorio». La promessa non è stata però mantenuta e i lavoratori hanno quindi deciso di ricorrere alla lotta, non recapitando la corrispondenza straordinaria. Il ministero ha reagito nel modo più assurdo, impiegando i militari in funzione antisciopero e decurtando i salari.

Nessuno può quindi contestare che la responsabilità dei disagi attualmente sofferti dalla cittadinanza ricade sull'Amministrazione: con un po' di buona volontà, la vertenza avrebbe potuto essere rapidamente conclusa, dando ai lavoratori quel compenso al quale hanno diritto e accelerando i lavori per la riforma dei servizi.

Appalti ACEA

Sciopero compatto

Gli operai delle ditte appaltatrici dell'ACEA hanno scioperato e manifestato nelle strade per essere assunti dall'azienda municipalizzata.

La lotta dei lavoratori per l'abolizione degli appalti interessa numerose categorie che sono sottoposte a un duplice sfruttamento: impresa appaltante e impresa appaltatrice traggono entrambe un beneficio economico a danno degli operai. I dipendenti delle ditte appaltatrici dell'ACEA hanno rilanciato ieri l'importante lotta, partecipando in massa allo sciopero e riunendosi in assemblea presso la Camera del lavoro. Al termine della discussione, gli operai sono scesi in strada con cartelli e fischietti e sono sfilati per le vie del centro.

La lotta verrà prontamente ripresa se l'Ufficio del lavoro non convocherà le parti per l'inizio delle trattative. Tra le argomentazioni dei lavoratori, è quella del rispetto della legge del 1961 sulla proibizione di appalti di sola manodopera: questa legge, infatti, continua a venir violata da numerose imprese pubbliche e private.

Questo il voto del Consiglio sulla Centrale

Giunta battuta

Accettato praticamente il piano della Commissione amministratrice della Centrale del latte

Con 44 voti a favore (quelli dei quattro partiti di centro-sinistra e dei comunisti) e 13 contrari (quelli delle destre) il Consiglio comunale ha approvato ieri sera un ordine del giorno che, praticamente, accetta il piano di riordino elaborato dalla Commissione amministratrice della centrale del latte: lo stesso piano che, come abbiamo avuto occasione di riferire nei giorni scorsi, era stato criticato dalla Giunta con la relazione presentata dall'assessore Loriedo. In sede di discussione generale, la validità dell'elaborato era stata riconosciuta anche dai gruppi della maggioranza e quindi, dopo una riunione di tutti i capigruppo, è stato necessario stilare un ordine del giorno (poi approvato) che ha finito col mettere la Giunta con le spalle al muro.

Il documento, infatti, riconosce tra l'altro «l'opportunità di prevedere fin d'ora la costruzione di due centrali». Le stesse saranno costruite in tempi diversi: la prima immediatamente, la seconda sarà realizzata successivamente. Intanto (e questo suona a riconferma della riconosciuta necessità di due centrali), lo stabilimento di via Giolitti continuerà a funzionare fino a quando non sarà ultimata la seconda centrale. Il Consiglio si è inoltre impegnato a realizzare «le *centraline* di raccolta in tempo utile a evitare gli inconvenienti derivanti dalla scadenza del contratto di affitto con il Consorzio laziale latte».

Il voto di ieri sera è giunto al termine di un drammatico dibattito, nel corso del quale la destra democristiana ha cercato fino all'ultimo di insabbiare qualsiasi provvedimento che tendesse a migliorare e quindi a risanare l'attuale situazione della centrale. I vari Greggi e Della Torre (quest'ultimo assessore nella Giunta di centro-sinistra) hanno difeso, fino in fondo gli interessi dei privati, cercando di impedire soprattutto che il ciclo completo della raccolta, della lavorazione e della distribuzione del latte venisse assolto dalla centrale stessa.

Il voto a favore del gruppo comunista è stato determinato principalmente dal fatto che l'ordine del giorno della maggioranza è analogo agli obiettivi centrali che i consiglieri del PCI hanno sempre portato a sostegno di un'azione rivolta al giusto andamento della centrale.

L'ordine del giorno votato, infatti, va contro la posizione iniziale della Giunta e a favore del piano di riordino elaborato dalla commissione amministratrice nella sua sostanza: quando cioè viene riaffermata la necessità che siano costruite due centrali.

In sede di dichiarazione di voto, il compagno Giunti ha ribadito la posizione del gruppo comunista, sottolineando che l'approvazione dell'ordine del giorno di maggioranza, così come era stato concepito, avrebbe avuto il valore di una scelta politica su una soluzione tecnica, economica, igienica che va incontro agli interessi collettivi. «Valore che può essere diverso — ha detto il consigliere comunista — proprio a seconda che sia rispondente o meno a interessi collettivi».

«Il voto positivo dei consiglieri comunisti — ha proseguito Giunti — ha il significato di garanzia e impegno per sostenere la concreta realizzazione del piano di riordino. Lo stesso impegno sarà delle maestranze. Ad esse, va il nostro riconoscimento che l'azione svolta in questi anni è stata una molla decisiva per la soluzione di questo problema. Tutto ciò dimostra, ancora una volta, la coincidenza dell'interesse particolare dei lavoratori con quello generale della cittadinanza».

I consiglieri L'Eltore, Crocco, Licata, Monaco e Aureli hanno espresso il parere degli altri gruppi sull'ordine del giorno della maggioranza. Il democristiano Greggi ha presentato un ordine del giorno a parte, nel quale, praticamente, si chiedeva al Consiglio di prendere ancora tempo. Il documento è stato bocciato a maggioranza. Così pure gli ordini del giorno presentati dai fascisti e dai liberali.

Ma finirà?

Fiumicino: ancora quindici miliardi!

L'elenco dei lavori «improrogabili» per lo aeroporto di Fiumicino, meglio conosciuto come «tutto d'oro», non ha mai fine. Lo ha candidamente ammesso ieri mattina il generale Felice Santini, direttore generale dell'aviazione civile, durante il discorsetto tenuto davanti all'onorevole Corbellini, ministro dei Trasporti e, da poche settimane, dell'Aviazione civile. La spesa necessaria, secondo calcoli prudenti è di 15 miliardi: una bazzecola di fronte a quelli già (spesso inutilmente) spesi.

Per il buon funzionamento del «Leonardo da Vinci», sono ancora da risolvere tre problemi «secondari».

I parcheggi sul fronte esterno dell'aereostazione sono assolutamente insufficienti; il caldo in tutti i locali è in questa stagione soffocante per la mancanza o il cattivo funzionamento dell'impianto d'aria condizionata; gli aerei delle linee nazionali trovano difficoltà, spesso insormontabili, per parcheggiare.

Unico punto fermo, come ha assicurato il generale — la tranquillità sul funzionamento delle piste 1 e 2. Per il resto, o sono già cominciati i lavori o sono stati redatti i progetti. La dichiarazione è abbastanza consolante. In realtà, si sta procedendo a un secondo allargamento del piazzale per le linee nazionali. La prima volta, forse per pessimismo sullo sviluppo del traffico aereo, a lavori conclusi lo spazio ottenuto divenne insufficiente nello spazio di un mese o poco più. Spesa prevista: oltre 450 milioni.

«Però — ha aggiunto il generale Santini — esiste sempre il problema della costruzione dell'edificio dell'aerostazione nazionale, perchè quello attuale è provvisorio». La nuova stazione dovrebbe essere un'opera «colossale», come quelle che l'hanno preceduta. Una specie di torre al centro del traffico aereo, con uno spazio circolare intorno per il parcheggio degli aerei, collegata alle uscite per mezzo di sottopassaggi.

Tra le altre iniziative augurate dal generale Santini a breve scadenza, (aviorimesse, officine ed altri edifici merita di essere segnalata quella per la costruzione di un albergo di almeno 200 camere e 350 posti letto. L'autostrada che dovrebbe collegata l'aeroporto con la città non fa infatti un passo avanti: i viadotti continuano a sprofondare nel mare di fango sul quale sono stati costruiti. Giusto, quindi, preoccuparsi del soggiorno dei visitatori, che tra un po', visto che il traffico sulla congestionata via del Mare è prossimo alla paralisi, resteranno bloccati all'interno del «Leonardo da Vinci». A meno che — è un'ipotesi — non si facciano intervenire gli elicotteri...

Professore troppo «duro» per un ladro dilettante...

Zero in rapina!

E' nell'atrio delle banche che spesso nascono gli scippi: è davanti agli sportelli della «cassa» che i rapinatori scelgono le loro vittime... Succede così: il «cervello» della rapina si mescola fra il pubblico, in coda con gli altri, finge di essere in attesa del turno per versare o ritirare il denaro... In verità, è lì per segnalare ai complici la persona da rapinare. Attenzione dunque...

Triste addio alle borsette

Il «colpo» fallito al Tuscolano, i due riusciti a M. Verde e M. Sacro

Tre scippi in poche ore, due riusciti: il più clamoroso, che avrebbe fruttato ai rapinatori oltre tredici milioni, è fallito perchè un insegnante ha saputo reagire in tempo e mettere in fuga i malviventi. Due «colpi» sono stati architettati nell'atrio di due banche. E' qui, spesso, che si appostano i rapinatori, aguzzano gli occhi quando vedono il cassiere consegnare grosse somme a donne sole o a persone non protette: le seguono e, al momento opportuno, agiscono strappando le borse che contengono il denaro.

Tredici milioni e mezzo aveva in una valigetta un professore di Filosofia. I rapinatori hanno cercato di derubarlo, ma lui — come abbiamo accennato — non si è fatto cogliere di sorpresa, si è difeso e i tredici milioni gli sono rimasti in mano. Si chiama Giuseppe Ciancola e, col collega Michelangelo Campanella, era andato ieri mattina alla Banca d'Italia e aveva prelevato i denari necessari per effettuare il pagamento degli stipendi a tutti gli insegnanti e agli altri dipendenti della scuola elementare «Damiano Chiesa», di via Marco Decumio, al Tuscolano, di cui è direttore.

I due insegnanti sono tornati verso le 10 alla scuola. Mentre il Campanella posteggiava l'auto, il prof. Ciancola si è incamminato verso l'edificio portando la valigetta con i soldi; ma, a pochi passi dal portone, si è visto venire incontro un giovane dal consueto atteggiamento sospetto, ossia «indifferente», che indossava una maglia rosso-fuoco. «Sarà uno sfaccendato della zona — ha pensato — ma sarà bene stare attenti: potrebbe essere un rapinatore...».

Così, mettendosi in guardia, l'insegnante ha stretto ancora più forte il pugno attorno al manico della valigia e non ha più tolto gli occhi di dosso al giovane. E ha fatto bene... Quando infatti il professore Ciancola e lo sconosciuto sono stati a un passo l'uno dall'altro, «maglietta rossa» ha mutato improvvisamente atteggiamento e il suo volto si è fatto minaccioso: con un salto si è gettato in avanti, cercando di afferrare la preziosa valigia che il direttore della «Damiano Chiesa» si era nel frattempo stretta al petto.

Ma l'insegnante non si è limitato a una difesa passiva: anzi, ha reagito con decisione e ha cominciato a sferrare calci in tutte le direzioni, mentre accorreva a dargli man forte il Campanella. Il rapinatore è allora fuggito, e inutilmente i due insegnanti hanno cercato di inseguirlo: hanno fatto appena in tempo a vederlo saltare sulla motocicletta guidata da un complice, in attesa con il motore acceso pochi metri lontano dalla scuola. Non hanno potuto neppure leggere il numero del veicolo: la targa, infatti, era stata coperta da uno strato di fango...

Riuscito, invece, lo scippo ai danni dell'impiegata Bianca Maria Bufali, di 18 anni, dipendente dell'impresa edile Salem. La ragazza è stata aggredita in via Monteverde, all'angolo con via Duchessa Gallieno. Tornava dall'agenzia della Banca Romana di piazzale della Radio e aveva prelevato le 400 mila lire necessarie per pagare gli operai. Lo «scippo» è avvenuto al volo. Due giovani in «Vespa» sono sfrecciati accanto alla ragazza. Quello sul sellino posteriore ha allungato una mano, ha afferrato la borsa; poi la moto è ripartita di scatto...

Il terzo scippo a Montesacro, in serata. Ancora due giovani in motoscooter hanno strappato la borsetta alla signorina Elsa Bordoni, di 25 anni, abitante in via Soratte n. 5. Il «bottino»? Poco più di seimila lire.

piccola cronaca

Il giorno

Oggi, sabato 27 luglio (208-157). Onomastico: Celestino. Il sole sorge alle 5,2 e tramonta alle 19,56. Luna, primo quarto domani.

Cifre della città

Ieri, sono nati 61 maschi e 59 femmine. Sono morti 35 maschi e 13 femmine, dei quali 4 minori di 7 anni. Sono stati celebrati 28 matrimoni. Temperature: minima 18, massima 33. Per oggi, il meteorologi prevedono temperatura stazionaria.

Festa de noantri

Le manifestazioni per la Festa de noantri continueranno oggi, con la sfilata del caratteristico complesso musicale «la Libecciata». Alle 21, al teatro di largo Anicia, avrà luogo lo spettacolo «Omaggio delle città d'Italia a Roma», con la partecipazione di gruppi folkloristici in rappresentanza di nove regioni.

A.N.M.I.L.

La sede dell'Ufficio provinciale A.N.M.I.L. si è trasferita in via dei Gracchi 151.

Festa dell'Unità

La sezione di Fiumicino ha organizzato, per oggi e domani, la Festa dell'Unità. Il programma prevede spettacoli di arte varia, un torneo di boccette e balli. Nel corso della manifestazione, parlerà il compagno on. Otello Nannuzzi. Saranno presenti i consiglieri comunali Aquilano e Carrani.

partito

Federale

Martedì alle ore 18,30, nei locali di via dei Frentani, 4, si riuniscono il Comitato federale e la Commisisone federale di controllo. Alla riunione sono invitati a partecipare: le segreterie delle zone, i segretari di sezione, i segretari delle cellule aziendali e i responsabili dei Comitati politici.

Manifestazioni

AGUZZANO, ore 19, comizio con Tozzetti. PRIMA PORTA, ore 20, assemblea con Antonucci. VALMONTONE: ore 20,30, assemblea con Frisco. CARPINETO, ore 20,30, assemblea.

Convocazioni

MORLUPO, ore 20,30, riunione responsabili d'organizzazione e amministrazione delle sezioni zona Tiberina (Carassi). TIVOLI, ore 19,30, riunione responsabili d'organizzazione e amministrazione sezioni zona Tivoli (Verdini). LANUVIO, ore 19, Comitato direttivo sezione sul tesseramento 1963.

Coltellate al commissariato

Lucia Campanella (una giovane donna di 22 anni di Siracusa) mentre si trovava nel commissariato di Piazza D'Armi insieme con Paolo Lombardo, un muratore di 50 anni, e con un'altra donna (tale G. A.) ha lanciato contro l'uomo un coltello senza peraltro colpirlo. I tre, coinvolti in una triste storia, stavano attendendo di essere interrogati dal commissario. La giovane è stata arrestata per tentate lesioni; l'uomo per sfruttamento.

Non era stata rapita

La cantante Isabella Sorrentino non è stata rapita dal collega Luciano Monni. La giovane, infatti, ha seguito volontariamente il giovane (in arte Tempesta) a Castelforte, dove insieme si sono esibiti in un locale. La denuncia di rapimento era stata presentata dal padre, contrario al rapporto di lavoro dei due cantanti.

Denunciato l'infanticida

Antonio Candela, l'operaio trentunenne che ha ucciso la figlia di 5 mesi schiacciandole il torace, è stato denunciato per omicidio volontario aggravato.