Ignorate nei fatti le decisioni del Consiglio

IL COMUNE «TAGLIA» I FONDI ALL'ATAC

Gli stanziamenti ridotti della metà: da 13.600 milioni a 6.800 milioni - In pericolo il piano di finanziamento dell'azienda - Il compagno Fredduzzi denuncia gli errori del centro sinistra

La giunta capitolina vuol «tagliare» i fondi all'ATAC. Nei giorni scorsi in Campidoglio il sindaco ha presieduto una riunione di assessori, esperti e capi ripartizione, nel corso della quale è stato fatto il punto sulle esigenze e sulle attuali possibilità finanziarie del Comune. Sembra che dai dati forniti, in relazione alle esigenze di ciascuna ripartizione, sia venuto fuori un fabbisogno di 500 miliardi. Ora, come è noto, il Comune è stato autorizzato con un'apposita legge del Parlamento ad accendere mutui con la garanzia dello Stato fino a 150 miliardi (ed una parte di questi è già stata impegnata con la prima «superdelibera»). Per tale ragione, nel corso della riunione, è stata avanzata la proposta di chiedere allo Stato la concessione di altri mutui, riproponendo il vecchio indirizzo degli interventi e delle leggi speciali dello Stato a favore della Capitale che è stato recentemente criticato perfino dall'ex-sindaco Della Porta che un tempo ne fu accanito sostenitore.

Ma accanto e non in alternativa a questa proposta ne è emersa un'altra che avrebbe trovato pieno accoglimento in seno alla Giunta. In attesa di nuovi finanziamenti statali, cerchiamo di risparmiare tagliando, tanto per cominciare, i fondi all'ATAC. Da qui la decisione di ridurre per il prossimo biennio i finanziamenti all'azienda da 13.600 milioni a 6800 milioni, cioè della metà. In tal modo si mette in forse la realizzazione della famosa linea ad «U», la costruzione della nuova rimessa e lo acquisto dei nuovi autobus.

La grave decisione è stata oggetto anche di una vivace discussione nella commissione amministratrice dell'ATAC che si è riunita per approvare il bilancio consuntivo del '66. Il doroteo La Morgia, presidente della commissione, ha ostentato una certa soddisfazione per essere riuscito a «salvare» metà dei 13.600 milioni, mentre il compagno Cesare Fredduzzi ha invece criticato vivacemente le intenzioni della Giunta, che è stata oggetto di apprezzamenti negativi anche da parte degli altri componenti della Commissione amministratrice. Fredduzzi, in particolare, ha messo in rilievo come esista una aperta contraddizione fra le decisioni approvate dal Consiglio comunale al termine del recente dibattito sul traffico (potenziamento delle aziende e priorità del mezzo pubblico) e le misure che la Giunta si accingerebbe ad adottare ufficialmente. La commissione ha quindi deciso all'unanimità di intervenire presso il sindaco e la Giunta in modo da far apprezzare in tutta la sua gravità la situazione in cui si verrebbe a trovare l'azienda qualora il Comune confermasse il «taglio» dei finanziamenti.

A questo punto occorre anche domandarsi se la decisione del Campidoglio non nasconda una manovra per annullare quanto deciso dal Consiglio comunale al termine del recente dibattito sul traffico, cioè l'istituzione degli itinerari preferenziali per i mezzi pubblici, e il potenziamento dell'ATAC. Pala, nella sua relazione, così ricapitolava nella seduta del 14 febbraio scorso gli impegni del Comune nei confronti dell'azienda: «Tra oggi e il 1970 acquisto di 350 vetture per rinnovo parco e 240 vetture per l'ampliamento della rete necessario per soddisfare l'accresciuta domanda di trasporto nelle zone di più recente insediamento; si prevede pertanto un incremento della rete nello stesso periodo triennale intorno al 15 per cento». E Pala così continuava: «Significato particolare assumono le progettate ristrutturazioni della linea 30 e del prolungamento della linea tranviaria n. 14 fino alla Borgata Alessandrina; vi è poi la necessità, che viene affrontata in questi giorni, di inserire nella delibera-quadro i finanziamenti per la costruzione di almeno tre nuove rimesse ATAC». Queste le parole — e crediamo sincere — dell'assessore Pala. Ma il PSU propone e i dorotei dispongono. Da qui il «taglio» ai finanziamenti che rischia di compromettere l'intero piano di potenziamento delle aziende e gli stessi provvedimenti approvati dal Consiglio per gli itinerari preferenziali.

La commissione amministratrice dell'ATAC — nella stessa riunione in cui sono stati affrontati questi problemi — ha anche discusso e approvato (con il voto contrario del compagno Fredduzzi) il bilancio consuntivo del 1966. Il preventivo registrava un disavanzo di 28 miliardi e 900 milioni, ma nel corso dell'anno si è registrata la contrazione dei proventi del traffico per 1 miliardo e 790 milioni (59 milioni di biglietti venduti in meno rispetto al '65) mentre si è anche dovuto affrontare la spesa di 2 miliardi e 260 milioni per la transazione della vertenza con il personale per le prestazioni straordinarie. A queste difficoltà l'ATAC ha fatto fronte con il blocco delle assunzioni (l'attuale organico è inferiore di 350 unità rispetto al '65). Il consuntivo, comunque, presenta rispetto al preventivo un peggioramento computabile in 858 milioni in più di disavanzo.

Il compagno Fredduzzi, partendo da questi dati, ha contestato la validità della politica del centro-sinistra, politica che si basa sul blocco delle assunzioni, sull'aumento dello sfruttamento dei lavoratori in una città in continua espansione e che pertanto richiede un continuo sviluppo e potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici. Fredduzzi ha ricordato le richieste, inascoltate, dei cittadini di Acilia, Monte Spaccato, Tomba di Nerone e San Basilio, e ha ricavato dalla diminuzione dei proventi del traffico, una ulteriore conferma del grave errore commesso con l'aumento delle tariffe.

g. be.

Ecco i nuovi orari: in 37 minuti dalla Tiburtina a Monte Mario

TIBURTINA	5.21	—	8.43	10.00	—	13.45	—	15.42	16.26	18.40	19.00	20.24	20.58	22.19	23.00
TUSCOLANA	5.28	—	8.50	10.07	—	13.52	—	15.49	16.33	18.47	19.07	20.31	21.05	22.26	23.07
OSTIENSE	5.35	6.21	8.56	10.13	13.37	13.58	15.04	15.55	16.39	18.53	19.13	20.37	21.11	22.32	23.13
TRASTEVERE	5.40	6.35	9.01	10.18	13.42	14.03	10.09	16.00	16.45	18.58	19.18	20.42	21.16	22.37	23.18
S. PIETRO	5.49	6.49	9.10	10.31	13.51	14.12	15.19	—	16.58	19.07	19.32	20.51	21.29	22.50	23.32
M. MARIO	6.00	7.00	9.21	10.42	14.00	14.21	15.30	—	17.09	19.18	19.43	21.02	21.40	23.01	23.43

M. MARIO	7.05	8.13	9.30	13.12	14.03	14.24	15.40	—	17.30	19.20	19.50	21.18	22.00	23.20	23.50
S. PIETRO	7.14	8.26	9.39	13.21	14.14	14.34	15.49	16.35	17.44	19.29	20.04	21.27	22.09	23.29	23.59
TRASTEVERE	7.24	8.35	9.48	13.30	14.23	14.40	15.58	16.44	17.55	19.38	20.15	21.36	22.18	23.38	0.08
OSTIENSE	7.27	8.40	9.53	—	14.28	—	16.03	16.49	18.19	19.43	20.24	21.41	22.23	23.43	0.13
TUSCOLANA	7.33	8.46	9.59	—	14.34	—	16.09	16.55	18.25	19.49	20.30	21.47	22.29	23.49	0.19
TIBURTINA	7.39	8.52	10.05	—	14.40	—	16.15	17.01	18.31	19.55	20.36	21.53	22.35	23.55	0.25

ABBIAMO PROVATO IL TRENO-METRO'

Sabato entrerà in servizio per il pubblico - Cinquanta e cento lire il prezzo del biglietto - Un esperimento che durerà sino a maggio, poi le Ferrovie prenderanno una decisione definitiva - Quindici treni nei due sensi - I limiti dell'iniziativa: saranno servite solo le due stazioni capolinea e quelle di Tuscolana, Ostiense, Trastevere e S. Pietro - Necessarie altre stazioni intermedie, utilizzare tutta la rete della cintura ferroviaria, migliorare e potenziare la linea per permettere così il transito dei treni a brevi intervalli di tempo

Una delle automotrici che svolgerà il servizio urbano. E' di recente costruzione e offre 68 posti a sedere. Nell'altra foto: la partenza del primo treno-metrò dalla stazione Tiburtina

«Via!» al treno-metrò. Ieri mattina si è svolto il viaggio inaugurale e da sabato avrà inizio il servizio, limitato però — almeno per il momento — al tratto fra la stazione Tiburtina e Monte Mario. Il prezzo del biglietto è stato fissato in 50 lire per il viaggio fra due stazioni immediatamente vicine e in 100 lire per tutto il percorso e per spostamenti fra due altre qualsiasi stazioni della linea.

Il primo treno metrò, un'automotrice diesel «688», è partito alle 11 dalla Stazione Tiburtina e 36 minuti dopo, in perfetto orario, rispettando i tempi di percorrenza previsti, era alla stazione terminale di Monte Mario dopo avere fatto sosta per un minuto alle stazioni della Tuscolana, di Ostiense, di Trastevere e di San Pietro. E' stato un viaggio che, per buona parte degli invitati, ha svelato una Roma sconosciuta, o meglio vista da un angolo visuale del tutto nuovo. Il primo treno metrò, infatti, ha percorso anche tratti di binari della cintura sui quali non sempre transitano i treni passeggeri.

Alla stazione terminale di Monte Mario, fra gli altri, erano ad attendere l'automotrice alcuni abitanti. «Trentasette minuti per arrivare sino qui dalla Tiburtina? — ha chiesto quasi incredulo un giovane impiegato —. Io lavoro nella zona di S. Lorenzo e, a volte, impiego in auto o con i mezzi dell'Atac persino un'ora e mezzo. Sarò senz'altro uno degli utenti del treno-metrò».

Ma quanti altri faranno la stessa scelta? Le Ferrovie si sono accinte a questo esperimento (già, si tratta di un esperimento, che si concluderà il 27 maggio) con serietà, accettando gli inviti loro rivolti dai giornali, da enti e, in particolare, dalla Camera del Lavoro e dal sindacato ferrovieri della Cgil che elaborarono uno studio per la utilizzazione dell'intera cintura ferroviaria, con la istituzione di nuove stazioni intermedie e soprattutto con il potenziamento e ammodernamento delle linee in modo da permettere un servizio con le caratteristiche proprie della metropolitana, cioè il transito dei treni a brevi interralli di tempo.

Comunque va dato atto alle Ferrovie di essersi interessate del problema con tempestività, di avere attuato il servizio rapidamente, anche se, ripetiamo, con tutti i limiti provocati da una situazione degli impianti che, almeno per il momento, non si pensa di migliorare. Il numero delle corse, perciò, è alquanto limitato anche se vengono coperti gli orari critici, quando nelle strade si registrano le maggiori punte di traffico. Verranno attuate quindici corse in un senso e quindici nell'altro, nell'arco di tempo dalle 5 del mattino sino a mezzanotte circa. Tenendo conto anche degli altri treni normali che fermano nelle stazioni periferiche e che raggiungono Termini, il numero delle coppie dei treni locali raggiunge in totale la quarantina. A giorni le ferrovie renderanno noti anche gli orari di questi ultimi treni e le coincidenze con il treno metrò.

I tempi di percorrenza previsti sono di 8 minuti da Monte Mario a S. Pietro, di 10 minuti da S. Pietro a Trastevere, di due minuti da Trastevere a Ostiense, di 5 minuti da Ostiense a Tuscolana e di 6 minuti da Tuscolana a S. Pietro. Nelle stazioni la sosta prevista è di un minuto.

Erano presenti al viaggio inaugurale, oltre ai giornalisti, soltanto ingegneri e tecnici delle ferrovie, tra i quali il vice direttore ing. Romiti, l'ing. Tenti direttore del servizio movimento, l'ing. Paliadini direttore del compartimento di Roma, nonchè alcuni funzionari del ministero dei Trasporti. Assente il Comune e i rappresentanti dell'Atac e della Stefer. Una assenza casuale? Non erano stati invitati? Comunque sia è questa un'ulteriore dimostrazione che ci si accinge all'esperimento senza avere predisposto un'azione veramente coordinata fra gli enti.

In quanto all'Atac, su invito del ministero dei Trasporti, c'è stato un incontro con i tecnici delle ferrovie. L'azienda municipalizzata si è impegnata a prendere in esame lo spostamento del capolinea della linea «3» da piazza di Villa Fiorelli al piazzale della stazione Tuscolana e di deviare il «91» e il «23» nei pressi della stazione Ostiense. Tutto qui. Ma anche per questi scarsi provvedimenti l'Atac ha fatto presenti le difficoltà che potrebbero derivarne nel capitolo della spesa del suo bilancio. Nulla così è stato deciso, mentre — come è stato sottolineato anche nel corso della conferenza stampa che ha fatto seguito al viaggio inaugurale — una delle condizioni indispensabili per raccogliere fra gli utenti il maggior numero di consensi è il collegamento fra il treno metrò e le linee dell'Atac e della Stefer. Altre condizioni sono quelle di istituire nuove stazioni, di utilizzare tutta la rete della cintura ammodernandola e potenziandola, nonchè la stazione Termini spostando l'attestamento di alcuni treni nazionali e internazionali sulle stazioni Ostiense e Tiburtina.

«Abbiamo previsto soltanto 15 coppie di treni perchè le linee sono già sovraccariche...». «La stazione Termini è già ora insufficiente...», «Vi sono delle difficoltà tecniche da superare...» sono queste alcune delle risposte dei tecnici ferroviari alle domande dei giornalisti. Ma sono difficoltà che è possibile superare e anche rapidamente. Occorre però, ora che il treno metrò ha preso il «via!», che non ci si limiti ad attendere il 27 maggio per tirare le somme dell'esperimento, ma si operi subito apportando quei miglioramenti e quelle innovazioni perchè l'esperimento riesca nel migliore dei modi, arrecando così un contributo notevole all'attenuazione del grave problema del traffico cittadino.

c. r.

Cimino di nuovo con la febbre: forse sarà egualmente trasferito a Perugia

Gioielli e una pistola ripescati nel Tevere: sono quelli del delitto?

Gli oggetti ritrovati nel punto indicato da Franco Torreggiani — I preziosi saranno mostrati al padre dei fratelli assassinati per il riconoscimento — La pistola all'esame della «scientifica» — Anche un binocolo è stato recuperato dai sommozzatori

La pistola del delitto forse è stata ritrovata. Nel Tevere, all'altezza del ponte sull'Olimpica, i sommozzatori della PS infatti hanno rinvenuto la canna e l'otturatore di una pistola automatica e, poco lontano, due oggetti preziosi, un ciondolo con brillantini e un portaritratti in oro, e un binocolo. Le parti dell'arma sono state subito affidate alla «scientifica» che eseguirà l'esame balistico, ma molto probabilmente si tratta proprio della pistola con la quale furono uccisi i fratelli Menegazzo. Anche i due gioielli recuperati sono stati sequestrati e inviati al giudice che li mostrerà al signor Pio Menegazzo per il riconoscimento. Se l'esame balistico confermerà che si tratta proprio dell'arma usata per compiere la sanguinosa rapina di via Gatteschi, Franco Torreggiani avrà conquistato un altro punto al suo attivo: è stato il «miope» infatti ad indicare il punto del fiume dove Cimino gettò la pistola dopo averla smontata, e nella sua confessione aggiunse anche che probabilmente il «killer» si era disfatto di parte dei gioielli nello stesso modo.

Il ritrovamento delle due parti dell'arma è avvenuto verso mezzogiorno: la squadra dei sommozzatori giunta da Livorno e composta dal tenente Gaeta e dagli agenti Casciaro, Annichini, Suriano, Capuano e Leone, scandagliando nei giorni scorsi il greto del Tevere aveva trovato molti oggetti, ma niente da poter collegare alla rapina di via Gatteschi. Ieri però, nonostante la temperatura fredda e la corrente impetuosa, le guardie si sono nuovamente tuffate e, sotto uno spesso strato di melma hanno trovato la canna e l'otturatore della pistola. Non è stato neanche possibile stabilire se si tratti di una calibro 9 o di una 7,65 poiché l'arma è ricoperta dalla incrostazione. A pochi metri, inoltre, i sommozzatori hanno rinvenuto un binocolo e due gioielli: un ciondolo in oro bianco con brillantini e un minuscolo portaritratti da collo, dal quale sembra che siano stati disincastonati dei brillantini.

Gli oggetti sono stati quindi subito portati a San Vitale: «E' impossibile dire se si tratti della pistola che ha sparato in via Gatteschi — ha precisato il capo della Mobile dopo averli esaminati — l'esame balistico lo accerterà comunque senza dubbio. Il fatto però che la pistola sia stata trovata smontata concorda con quello che ha dichiarato Franco Torreggiani, che Cimino cioè, smontò la pistola prima di gettarla via...». Anche i preziosi ritrovati non è certo, inoltre, che facciano parte del bottino di via Gatteschi, e, per accertarlo, verranno quanto prima mostrati al padre dei due fratelli assassinati.

Intanto sono pressoché terminati i preparativi per il trasferimento di Leonardo Cimino nel carcere di Perugia che dovrebbe avvenire in mattinata: la notte scorsa l'uomo è stato colto da un attacco di febbre e si era quindi sparsa la voce che il trasferimento era conseguentemente rimandato. La febbre però è scomparsa dopo qualche ora e secondo i sanitari Cimino è adesso in grado di affrontare il viaggio, naturalmente su una autoambulanza fornita di tutte le attrezzature sanitarie necessarie. In particolare si sta cercando di trovare un anestesista che accompagni il presunto «killer» durante il viaggio.

Quasi sicuramente il trasferimento verrà eseguito dal tenente Varisco, che comanda il nucleo traduzioni: due «gazzelle» scorteranno l'autoambulanza, sulla quale prenderanno posto anche due militari, fino al carcere di Perugia, scelto, come è noto, perché dispone di una particolare attrezzatura sanitaria per i paraplegici. Nel '65 fra l'altro, Cimino, che era detenuto appunto in quel carcere, si fece asportare con una operazione chirurgica un tatuaggio che aveva sul torace.

Ieri mattina, Leonardo Cimino rimessosi dall'attacco febbrile, ha ricevuto alle 11 la madre, con la quale ha avuto un colloquio durato circa mezz'ora. In precedenza l'uomo aveva ricevuto i suoi legali, avvocati D'Ovidio e Zappacosta.

Le indagini per rintracciare la parte dei gioielli della rapina, ancora non recuperata, segnano intanto il passo. Alla Mobile stanno continuando gli accertamenti sui numeri telefonici chiamati da Atene da Francesco Mangiavillano. I funzionari hanno però già specificato che passeranno alcuni giorni prima di concludere anche queste indagini. Nella mattinata, inoltre, la superteste Angela Fiorentini si è recata a San Vitale, a quanto sembra, per prendere gli accordi per il confronto con Mario Lorria, indicato dagli investigatori come il «terzo uomo» della rapina, che avrà luogo fra qualche giorno, non appena terminerà lo sciopero dei cancellieri.

La parte dell'arma trovata nel Tevere raffrontata con una pistola calibro 7,65

Dibattito sulla programmazione a Ostiense

Domani sera, alle ore 19, nei locali della sezione comunista da Ostiense (via del Gazometro n. 1) avrà luogo un dibattito sul tema: «Programmazione economica e lotte dei lavoratori».

Relatrice la compagna Giuliana Gioggi.

Sono ancora 15 mila i suini da abbattere

Da oggi la strage negli allevamenti per famiglia

Da oggi anche negli allevamenti di maiali presso comunità religiose, laiche, militari, aziende agricole e singole famiglie inizierà l'abbattimento dei capi per scongiurare un allargamento dell'epidemia di «peste africana». L'abbattimento dei suini negli allevamenti di tipo «industriale» è, infatti, giunto a buon punto e pertanto le squadre speciali, organizzate dal Comune e composte da medici veterinari, guardie comunali e sparatori, inizieranno il giro per le porcilaie che ancora sono sfuggite alla vasta operazione. Sino a ieri erano stati uccisi circa 38.000 capi e, quindi, ne restano ancora 15.000 da abbattere.

I proprietari degli allevamenti sono stati invitati a denunziare alla direzione dei servizi veterinari (via Merulana 121), alle stazioni dei carabinieri, o alle delegazioni comunali il numero dei suini in loro possesso e il luogo dove si trovano le porcilaie.

Come è noto l'uccisione dei capi sarà seguita subito dalla disinfezione dei locali e dalla distruzione di tutte le parti mobili delle porcilaie. Intanto il sindaco ha emesso una ordinanza perché gli allevatori osservino alcune norme sanitarie tali da impedire il diffondersi della epidemia. In particolare è stato chiesto di non trasportare fuori dalle porcilaie e dai luoghi circostanti, animali da cortile, foraggi, attrezzi, letame ed altre materie ed oggetti atti alla propagazione della malattia e di non abbeverare gli animali nei corsi d'acqua o nelle vasche che sono in comunicazione con le porcilaie.

Come i proprietari di allevamenti a carattere «industriale» anche i proprietari di suini allevati per uso familiare, saranno indennizzati dal Ministero della sanità ed usufruiranno dei benefici previsti dal Ministero dell'agricoltura.

Ha ucciso un bimbo di 4 anni

INTROVABILE IL «PIRATA»

E' ancora introvabile il «pirata» che l'altro giorno ha schiacciato con la sua auto il piccolo Ezio Marocco, di quattro anni, che stava attraversando via del Torraccio di Torrenova, senza poi fermarsi per cercare di soccorrere il bimbo. Gli agenti della Stradale ritengono di averlo identificato per Bruno Donnini, 21 anni, via Tor Vergata 133, e lo hanno già denunciato per omicidio colposo, omissione di soccorso e guida senza patente: il giovane infatti, a causa dei suoi precedenti penali, non aveva il documento di guida. Invano però gli agenti hanno piantonato per ore la casa del Donnini: il giovane infatti non si è fatto vivo. «Siamo sicuri che si tratti di lui — hanno insistito ieri gli uomini della Stradale — i passanti che hanno assistito alla tragedia hanno rilevato la targa della sua auto, un 1500. Ed è per questo che non è ancora tornato a casa...». Nella foto: il piccolo Ezio Marocco.

Pur apprezzando l'iniziativa

In quattro punti le critiche della CdL

Le segreterie della Camera del Lavoro, del sindacato ferrovieri e del sindacato autoferrotranvieri hanno preso posizione sull'esperimento del treno-metrò che «conferma — dice un loro comunicato — la validità delle proposte relative alla utilizzazione metropolitana delle linee ferroviarie urbane, avanzate dallo SFI-CGIL e dalla Camera del Lavoro in un loro piano organico». Le segreterie esprimono «il proprio positivo apprezzamento per l'iniziativa. Esse rilevano però, nel contempo, i seri limiti dell'iniziativa stessa che, se non ovviati tempestivamente, possono destinarla al fallimento».

Questi limiti, secondo le organizzazioni sindacali, sono così riassumibili: 1) la parzialità del percorso rispetto sia alla lunghezza possibile delle linee, che alla sua organica relazione con un «sistema» di utilizzazione urbana delle ferrovie che superi i confini comunali; 2) il mancato ammodernamento tecnico della linea (armamento, scambi, ecc.) che ne riduce la potenzialità e l'efficienza; 3) la non prevista realizzazione di ulteriori stazioni-fermata, che la rendano accessibile ad un più elevato numero di utenti; 4) la mancata realizzazione di un preciso coordinamento in particolare con il Comune di Roma (per i parcheggi) e con l'ATAC (per i collegamenti tramviari con le stazioni e i capolinea)».

Le segreterie «rilevano la urgenza di affrontare il problema dei trasporti collettivi in modo non disorganico» e «ribadiscono l'obiettivo di un ente regionale dei trasporti. La nota conclude proponendo l'urgente costituzione di un comitato permanente di consultazione e coordinamento che facendo pressione sugli enti locali, comprenda le Ferrovie dello Stato, le maggiori aziende pubbliche di trasporto, l'ispettorato della motorizzazione, i sindacati.

Casa della Cultura

Oggi il dibattito sulla «Populorum progressio»

Oggi alle ore 21,15, alla **Casa** della Cultura (via della Colonna Antonina 52), si svolgerà un dibattito su «I problemi dello sviluppo economico e della pace mondiale nella enciclica *Populorum progressio*». Introdurranno: padre Diaz Alegria S. J. della Università Gregoriana, l'onorevole Enrico Alba delle ACLI, il sen. Emilio Sereni, direttore di *Critica Marxista*.