

Aumentati i prezzi dell'olio e delle miscele (5 lire) per motorette

L'avvenire del trasporto pubblico

Illegale rincaro attuato dalle società petrolifere

Il ministero dell'industria tace - Lo zelo della stampa padronale nel preannunciare anche un rincaro della benzina - Le società di assicurazione minacciano anch'esse di aumentare le tariffe - Il governo collabora a trasferire nuovi costi sugli utenti

Un aumento di poche lire ai distributori sul margine, lo spettante sulla vendita dell'olio ha fornito l'occasione alle società petrolifere per un'altra aggressione alle borse degli automobilisti. E' aumentato il prezzo al pubblico dell'olio, ma poiché l'olio entra nelle miscele di carburanti per motorette, non si è voluto perdere l'occasione per aumentare di altre 5 lire la miscela. Su questo secondo aumento c'è anche l'ombra dell'illegittimità, poiché il Comitato interministeriale prezzi, il quale ha autorità per la benzina e altri carburanti, sembra aver dovuto averne anche per il prezzo delle miscele.

La diversità del mezzo di trasporto non autorizza diversità di orientamento. Oppure è stato lo stesso ministro dell'Industria, democristiano Silvio Gava, a suggerire l'espedito alle società petrolifere? E' un fatto che ieri il suo ministero non ha saputo nemmeno emettere una nota di precisazione.

Un falso

Responsabile del ministero dell'Industria, in senso politico, è anche l'aumento del prezzo dell'olio. E' un fatto che molti gestori di pompe di carburanti non realizzano abbastanza per vivere con i proventi delle vendite e con i margini attuali. L'aumento dei prezzi, comprendendo le vendite, li ha danneggiati ulteriormente. Sul modo di risolvere questo problema le società petrolifere non devono essere lasciate libere di decidere a modo loro la questione dei costi, in quanto questi, per la maggior parte, dipendono proprio dal comportamento pubblico: se viene bloccata nella città l'apertura di nuove pompe e stazioni, ad esempio, diminuiscono i costi e si possono reintrodurre meglio i benzina.

Senza parlare di ciò che si può risparmiare utilizzando meglio le raffinerie (oggi sottoutilizzate), la Confindustria si occupa solo delle perdite per scioperi... e modernizzando i porti petroliferi. E' alle società petrolifere dunque, che occorre imporre una scelta politica per impedire periodici aumenti a carico degli automobilisti.

Invece proprio ieri troppo zelanti i generali padronali hanno imbastito i titoli allarmistici per far sapere che a giugno avremo l'aumento del prezzo della benzina. Lo hanno fatto basandosi su un falso (il regalo di 3 lire a litro di benzina per le società petrolifere non sarebbe stato prorogato: invece purtroppo lo è stato, e costerà caro al contribuente) e sull'ipotesi che la Imposita sul valore aggiunto (IVA), che comporta 4 lire a litro, venga applicata ai prodotti petroliferi. Il ministero delle Finanze, tanto benevolo con i petroliferi, sta invece studiando come esentare. Il servilismo verso i gruppi petroliferi, dispensatori di larghe fette di potere, è giunto ad un nuovo eccesso: non si capisce infatti perché trattando dell'IVA i giornali padronali si preoccupino solo del petrolio e non anche degli alimentari che per effetto di quella tassa il governo vuole aumentare del 6 per cento e del 12 per cento, secondo i tipi. Due pesi e due misure.

L'offensiva a carico degli automobilisti non si ferma ai petroliferi. Altri potenti e padroni del vapore, le società di assicurazioni, hanno lanciato ieri un allarme: l'assicurazione obbligatoria auto non rende loro abbastanza; si apprestano ad imporre del rincaro. L'obbligatorietà ha reso 150 miliardi di lire ma, si dice, sono aumentate anche le denunce di sinistri (secondo loro dovevano aumentare soltanto gli incassi...): 1 milione e 500 mila incidenti da giugno a novembre 1971.

Le «perdite»

Anche le società di assicurazione, come le petrolifere (imprese pubbliche o private si comportano allo stesso modo) chiedono una garanzia del profitto ma boicottano misure per ridurre i costi. Una gestione unica delle assicurazioni ridurrebbe fortemente i costi che sono ora del 25 per cento, ma guai a parlare loro di nazionalizzazione: dicono che ci rimettono ma, stranamente, non vogliono cedere le loro imprese e perdite» ad una presa nazionalizzata. Anche per la tendenza ad aumentare i costi delle carrozzerie e a far gravare sulle assicurazioni i piccoli incidenti, le società di assicurazione niente di meglio

L'11 e il 12 gennaio

Seminario del PCI sulla legge per la casa

Nel giorno 11 e 12 gennaio avrà luogo presso la sede della Direzione del PCI, a Roma, un seminario sul tema: «L'attuazione della legge sulla casa e le prospettive della lotta per le riforme». La relazione introduttiva sarà svolta dal compagno A. Carrarsi. Ad essa faranno seguito due comunicazioni: «I sindacati e la legge» (B. Rosconi) e su «La cooperazione e la legge» (Panoselli). Nel corso del seminario parteciperanno al seminario i dirigenti regionali, dirigenti sindacali, della cooperazione e amministratori regionali e comunali.

Per la prima volta in 10 anni

URSS: scende la mortalità per cancro

«Nouvelles de Moscou» pubblica un'intervista con l'accademico Nikolai Blokhin, direttore dell'Istituto di oncologia sperimentale e clinica, sulle ricerche contro il cancro condotte nell'URSS. Ne parliamo con il dottor Blokhin, fra i più significativi. Blokhin ha detto che il cancro fa oggi la metà delle vittime delle malattie cardiovascolari, ma la gente lo teme due volte di più perché si pensa erroneamente che sia normale morire di un'affezione vascolare e non lo sia per il cancro. Oggi si sente dire spesso che il cancro incomincia a colpire i giovani. Per questo punto di vista non ha alcun fondamento scientifico — dice Blokhin — il cancro rimane la malattia degli anziani. Se si consultano le statistiche, si constata che un uomo di 70 anni rischia cento volte di più di avere il cancro che non un uomo di 30 anni. Per le donne di 70 anni questo rischio è 70 volte maggiore che non per quelle di meno di 30 anni.

Le statistiche — afferma lo scienziato sovietico — registrano un aumento dei tumori maligni, ma la curva della mortalità per cancro, curva

che era salita molto in alto, segue oggi una linea orizzontale. Essa tende ad abbassarsi nell'URSS, in questi ultimi dieci anni, per la prima volta nella storia della cancerologia, come risultato dei progressi compiuti nella diagnostica e nel trattamento dei tumori maligni».

Quanto a certe misure profilattiche, quali le campagne contro i tabacchi nocivi, quella di fumare, per esempio, l'individuazione, nell'ambiente, di agenti cancerogeni; i trattamenti; l'impiego di agenti definiti precancerosi, non sono, secondo Blokhin, sufficientemente efficaci per ridurre il rischio di cancro. I tumori stessi soffrono assai meno delle persone del loro ambiente che non fumano. Il vero fumatore è il fumo che circonda il tabacco, mentre coloro che lo circondano e che non provano alcun danno, sono i bambini. Il fumo molto di più di questo effetto; questo pericolo è particolarmente grande per i bambini.

E' fortemente consigliabile — aggiunge Blokhin — per le donne in stato di gravidanza di fumare perché il loro bambino «tuma» con loro. Le future madri dovrebbero astenersi dai medicinali, ad eccezione di quelli che sono per loro vitalmente indispensabili. Certi preparati medici possono infatti esercitare un'influenza cancerogena sul feto. I cancerologi cercano di mettere in guardia le donne contro gli aborti, che possono provocare il cancro del seno».

Secondo il prof. Blokhin la individuazione e il trattamento di agenti cancerogeni e la lotta condotta contro di essi sono di un'importanza limitata. «Ma — aggiunge — lo studio dei fattori cancerogeni nella produzione svolge un ruolo molto importante per combattere il cancro cosiddetto professionale. In questo campo, questo campo abbiamo conseguito notevoli successi». Quanto ai metodi più efficaci di cura contro il cancro, il prof. Blokhin afferma: «Se riusciamo a provare la natura virale del cancro, potremo pensare all'elaborazione di un metodo di vaccinazione contro i tumori. Quel che più ci interessa per il futuro sono i trattamenti medici. Questo non vuol dire affatto che noi rinunceremo alla chirurgia e alla radiologia. No, esse continueranno a lungo il loro ruolo importante in questo campo. Ma i primi notevoli successi sono stati già ottenuti nel trattamento medico del cancro».

I cancerologi avrebbero l'riso chi, venti o trentacinque anni fa, avesse affermato che non era possibile guarire il cancro con delle compresse, delle gocce o degli unguenti. Nondimeno, noi disponiamo oggi di diversi preparati efficaci contro il cancro, efficaci contro certi tumori. Alcuni tumori, curati soltanto con dei medicinali, sono stati bene per anni (fino a 17 anni).

L'11 e il 12 gennaio

Seminario del PCI sulla legge per la casa

Nel giorno 11 e 12 gennaio avrà luogo presso la sede della Direzione del PCI, a Roma, un seminario sul tema: «L'attuazione della legge sulla casa e le prospettive della lotta per le riforme». La relazione introduttiva sarà svolta dal compagno A. Carrarsi. Ad essa faranno seguito due comunicazioni: «I sindacati e la legge» (B. Rosconi) e su «La cooperazione e la legge» (Panoselli). Nel corso del seminario parteciperanno al seminario i dirigenti regionali, dirigenti sindacali, della cooperazione e amministratori regionali e comunali.

Per la prima volta in 10 anni

URSS: scende la mortalità per cancro

«Nouvelles de Moscou» pubblica un'intervista con l'accademico Nikolai Blokhin, direttore dell'Istituto di oncologia sperimentale e clinica, sulle ricerche contro il cancro condotte nell'URSS. Ne parliamo con il dottor Blokhin, fra i più significativi. Blokhin ha detto che il cancro fa oggi la metà delle vittime delle malattie cardiovascolari, ma la gente lo teme due volte di più perché si pensa erroneamente che sia normale morire di un'affezione vascolare e non lo sia per il cancro. Oggi si sente dire spesso che il cancro incomincia a colpire i giovani. Per questo punto di vista non ha alcun fondamento scientifico — dice Blokhin — il cancro rimane la malattia degli anziani. Se si consultano le statistiche, si constata che un uomo di 70 anni rischia cento volte di più di avere il cancro che non un uomo di 30 anni. Per le donne di 70 anni questo rischio è 70 volte maggiore che non per quelle di meno di 30 anni.

Le statistiche — afferma lo scienziato sovietico — registrano un aumento dei tumori maligni, ma la curva della mortalità per cancro, curva

che era salita molto in alto, segue oggi una linea orizzontale. Essa tende ad abbassarsi nell'URSS, in questi ultimi dieci anni, per la prima volta nella storia della cancerologia, come risultato dei progressi compiuti nella diagnostica e nel trattamento dei tumori maligni».

Quanto a certe misure profilattiche, quali le campagne contro i tabacchi nocivi, quella di fumare, per esempio, l'individuazione, nell'ambiente, di agenti cancerogeni; i trattamenti; l'impiego di agenti definiti precancerosi, non sono, secondo Blokhin, sufficientemente efficaci per ridurre il rischio di cancro. I tumori stessi soffrono assai meno delle persone del loro ambiente che non fumano. Il vero fumatore è il fumo che circonda il tabacco, mentre coloro che lo circondano e che non provano alcun danno, sono i bambini. Il fumo molto di più di questo effetto; questo pericolo è particolarmente grande per i bambini.

E' fortemente consigliabile — aggiunge Blokhin — per le donne in stato di gravidanza di fumare perché il loro bambino «tuma» con loro. Le future madri dovrebbero astenersi dai medicinali, ad eccezione di quelli che sono per loro vitalmente indispensabili. Certi preparati medici possono infatti esercitare un'influenza cancerogena sul feto. I cancerologi cercano di mettere in guardia le donne contro gli aborti, che possono provocare il cancro del seno».

Secondo il prof. Blokhin la individuazione e il trattamento di agenti cancerogeni e la lotta condotta contro di essi sono di un'importanza limitata. «Ma — aggiunge — lo studio dei fattori cancerogeni nella produzione svolge un ruolo molto importante per combattere il cancro cosiddetto professionale. In questo campo, questo campo abbiamo conseguito notevoli successi». Quanto ai metodi più efficaci di cura contro il cancro, il prof. Blokhin afferma: «Se riusciamo a provare la natura virale del cancro, potremo pensare all'elaborazione di un metodo di vaccinazione contro i tumori. Quel che più ci interessa per il futuro sono i trattamenti medici. Questo non vuol dire affatto che noi rinunceremo alla chirurgia e alla radiologia. No, esse continueranno a lungo il loro ruolo importante in questo campo. Ma i primi notevoli successi sono stati già ottenuti nel trattamento medico del cancro».



Quasi un «assalto» agli autobus gratuiti a Roma. I passeggeri sono notevolmente aumentati ma il numero dei mezzi, ancorché gratuiti, è rimasto il medesimo. Di qui l'affollamento alle fermate.

Sono piovuti un po' dappertutto — giornalisti, operatori TV, radiocronisti — per assistere a questo esperimento degli autobus gratuiti a Roma: hanno parlato col presidente dell'ATAC, Giorgio La Morgia, hanno sentito l'opinione dei tranvieri, hanno intervistato i ragazzini che a migliaia sono venuti dalle borgate al centro fruendo, quasi un regalo natalizio, del viaggio in autobus come di un giro su un'autoscooter. E tutto questo ha fatto molto, troppo «colore». A pochi è venuto in mente che in questi giorni a Roma si sta giocando una posta grossa. Si tratta di verificare se, in qualche modo, il centro storico e la città possono essere salvati e diventare qualcosa di diverso da quell'immenso «garage» cui sono stati ridotti.

L'autorevole «Le Monde» ha preso l'occasione per lanciare il slogan di Roma, capitale inachevata (incompiuta) e per rifare la storia, partendo dalle lotte comunali da cui la città fu emarginata per passare attraverso la Riforma e il Risorgimento, in cui essa avrebbe rappresentato l'oscurantismo, e giungere ai giorni nostri, dove Roma è descritta come la capitale della speculazione.

Poi c'è stata la Voce dell'America che in una corrispondenza da Roma su «free planet» ha parlato di «città sui debiti della città».

Ma nessuno ha pensato che sia i debiti del Comune (due miliardi), sia il modo in cui si è sviluppata e si sviluppa la città, sia questo grosso nodo del traffico sono nient'altro che aspetti di scelte nazionali e locali che hanno un piano politico non di responsabilità precise. Fino a pochi anni fa l'ottimismo per gli amministratori capitolini in fatto di traffico sono stati la sanificazione, la costruzione di sottovia o di sopraelevate.

Per impedire l'aumento delle tariffe dei mezzi pubblici l'opposizione di sinistra in Campidoglio si giunse persino ad attuare l'oscurantismo. Oggi — dopo lotte cui i sindacati hanno dato un contributo decisivo con scioperi ed iniziative — i mezzi pubblici sono ristretti alla situazione di fatto che è teatro di un esperimento di trasporto è posto al centro, come alternativa al mezzo individuale.

Effetti controproducenti

Il Comune ha autorizzato l'azienda STEFER (le due aziende comunali che gestiscono i trasporti) a non far pagare il biglietto per nove giorni. Scopo del provvedimento è di dare un sollievo individuale ed evitare di giungere alla paralisi del traffico. E' subito da dire che il provvedimento che il Comune ha adottato è parziale e ristretto alle situazioni specifiche romane, incapace da solo a risolvere il problema. Quanto è avvenuto in questi giorni non è una chiara dimostrazione che il numero di passeggeri sui mezzi pubblici è notevolmente aumentato. Si parla di un incremento che sfiora il 50 per cento rispetto agli stessi giorni dell'anno scorso. Un successo grosso, da questo punto di vista. La prova che la strada della priorità del mezzo pubblico è non solo percorribile, ma è anche l'unica che si ponga come alternativa reale al caos provocato dall'incremento pauroso della motorizzazione privata.

Ma questo è solo il diritto di una medaglia che ha il suo rovescio. Il numero delle auto private in circolazione nel centro non è affatto diminuito. Il numero di mezzi nella proporzione che l'incremento dei passeggeri sui «bus» avrebbe potuto far prevedere. I passeggeri nuovi sono stati in molti casi a ragazze, in molti altri persone che si sono serviti del «bus» solo per percorsi brevissimi che prima percorrevano a piedi.

La velocità commerciale dei mezzi pubblici è rimasta molto bassa e la frequenza dei mezzi alle fermate scarseggia. L'affollamento nelle ore di punta assolutamente impossibile, al punto che a lungo andare l'esperimento potrebbe anche avere effetti controproducenti.

La matassa del traffico romano è in molti talmente garbugliata che per essere di panata ha bisogno di provvedimenti meno parziali di quello attuato ora, in via sperimentale. Intanto i mezzi di cui dispone l'ATAC (circa milleseicento autobus) sono del tutto insufficienti dal punto di vista quantitativo. Se le auto

«Bus» gratis: primo bilancio nella capitale

E' aumentato il numero dei passeggeri ma velocità e frequenza sono rimaste basse - Perché il provvedimento risulti efficace occorre bloccare il centro storico alle auto private - Le proposte delle sinistre e dei sindacati

Quasi un «assalto» agli autobus gratuiti a Roma. I passeggeri sono notevolmente aumentati ma il numero dei mezzi, ancorché gratuiti, è rimasto il medesimo. Di qui l'affollamento alle fermate.

Sono piovuti un po' dappertutto — giornalisti, operatori TV, radiocronisti — per assistere a questo esperimento degli autobus gratuiti a Roma: hanno parlato col presidente dell'ATAC, Giorgio La Morgia, hanno sentito l'opinione dei tranvieri, hanno intervistato i ragazzini che a migliaia sono venuti dalle borgate al centro fruendo, quasi un regalo natalizio, del viaggio in autobus come di un giro su un'autoscooter. E tutto questo ha fatto molto, troppo «colore». A pochi è venuto in mente che in questi giorni a Roma si sta giocando una posta grossa. Si tratta di verificare se, in qualche modo, il centro storico e la città possono essere salvati e diventare qualcosa di diverso da quell'immenso «garage» cui sono stati ridotti.

L'autorevole «Le Monde» ha preso l'occasione per lanciare il slogan di Roma, capitale inachevata (incompiuta) e per rifare la storia, partendo dalle lotte comunali da cui la città fu emarginata per passare attraverso la Riforma e il Risorgimento, in cui essa avrebbe rappresentato l'oscurantismo, e giungere ai giorni nostri, dove Roma è descritta come la capitale della speculazione.

Poi c'è stata la Voce dell'America che in una corrispondenza da Roma su «free planet» ha parlato di «città sui debiti della città».

Ma nessuno ha pensato che sia i debiti del Comune (due miliardi), sia il modo in cui si è sviluppata e si sviluppa la città, sia questo grosso nodo del traffico sono nient'altro che aspetti di scelte nazionali e locali che hanno un piano politico non di responsabilità precise. Fino a pochi anni fa l'ottimismo per gli amministratori capitolini in fatto di traffico sono stati la sanificazione, la costruzione di sottovia o di sopraelevate.

Per impedire l'aumento delle tariffe dei mezzi pubblici l'opposizione di sinistra in Campidoglio si giunse persino ad attuare l'oscurantismo. Oggi — dopo lotte cui i sindacati hanno dato un contributo decisivo con scioperi ed iniziative — i mezzi pubblici sono ristretti alla situazione di fatto che è teatro di un esperimento di trasporto è posto al centro, come alternativa al mezzo individuale.

Effetti controproducenti

Il Comune ha autorizzato l'azienda STEFER (le due aziende comunali che gestiscono i trasporti) a non far pagare il biglietto per nove giorni. Scopo del provvedimento è di dare un sollievo individuale ed evitare di giungere alla paralisi del traffico. E' subito da dire che il provvedimento che il Comune ha adottato è parziale e ristretto alle situazioni specifiche romane, incapace da solo a risolvere il problema. Quanto è avvenuto in questi giorni non è una chiara dimostrazione che il numero di passeggeri sui mezzi pubblici è notevolmente aumentato. Si parla di un incremento che sfiora il 50 per cento rispetto agli stessi giorni dell'anno scorso. Un successo grosso, da questo punto di vista. La prova che la strada della priorità del mezzo pubblico è non solo percorribile, ma è anche l'unica che si ponga come alternativa reale al caos provocato dall'incremento pauroso della motorizzazione privata.

Ma questo è solo il diritto di una medaglia che ha il suo rovescio. Il numero delle auto private in circolazione nel centro non è affatto diminuito. Il numero di mezzi nella proporzione che l'incremento dei passeggeri sui «bus» avrebbe potuto far prevedere. I passeggeri nuovi sono stati in molti casi a ragazze, in molti altri persone che si sono serviti del «bus» solo per percorsi brevissimi che prima percorrevano a piedi.

La velocità commerciale dei mezzi pubblici è rimasta molto bassa e la frequenza dei mezzi alle fermate scarseggia. L'affollamento nelle ore di punta assolutamente impossibile, al punto che a lungo andare l'esperimento potrebbe anche avere effetti controproducenti.

La matassa del traffico romano è in molti talmente garbugliata che per essere di panata ha bisogno di provvedimenti meno parziali di quello attuato ora, in via sperimentale. Intanto i mezzi di cui dispone l'ATAC (circa milleseicento autobus) sono del tutto insufficienti dal punto di vista quantitativo. Se le auto

devono essere lasciate sotto il portone di casa (e le auto a Roma sono quasi un milione e mezzo), all'utente della strada deve essere offerto un mezzo pubblico efficiente. Ma per renderlo tale sono necessari investimenti. Era stato varato un piano di potenziamento dell'azienda pubblica che comportava una spesa di 45 miliardi, ma gli stanziamenti non sono mai divenuti operanti, mentre gli autobus nuovi comperati devono ancora essere consegnati all'azienda.

Il Comune, invece, tiene il piede su due staffe da un lato continua a percorrere la vecchia strada di trovar spazio alle auto (sotto il galoppatoio di Villa Borghese è in costruzione un enorme garage) e dall'altro attua limitate misure di pedonalizzazione ed esperimenti parziali come quello di questi giorni.

Pure, anche in questa situazione contraddittoria, anche con questi esperimenti limitati e settoriali, un primo successo l'azione del lavoro è stata dimostrata: quello di dimostrare che la strada da seguire è quella del potenziamento del mezzo pubblico.

Solo che tale strada va percorsa con coerenza, fino in fondo.

In questi giorni l'azienda comunale (ATAC) ha accusato il Comune di non fare tutto il possibile per tenere sgombrata le corsie riservate ai bus e per far rispettare i divieti di sosta. L'accusa è parsa inopinabile e ha dimostrato che in Campidoglio vi è chi ha accettato di varare l'esperimento della gratuità dei mezzi pubblici solo per dimostrare che esso è un bluff, una strada da abbandonare per riprendere quella vecchia che a Roma fu ben simboleggiata dalla proposta dell'ex assessore (ed ora deputato dc) Greggi, che chiese che con i denari che il Comune spendeva per finanziare l'ATAC e la STEFER si comprasse una «cinquecento» per ogni famiglia romana.

La proposta di Greggi, che chiese che con i denari che il Comune spendeva per finanziare l'ATAC e la STEFER si comprasse una «cinquecento» per ogni famiglia romana, è stata respinta. La proposta di Greggi, che chiese che con i denari che il Comune spendeva per finanziare l'ATAC e la STEFER si comprasse una «cinquecento» per ogni famiglia romana, è stata respinta.

Il problema del metrò

La semplice gratuità del trasporto pubblico (punta di più indotta) non basta a risolvere in tutte le ore della giornata) a Roma potrà dare i risultati voluti solo se collegata con l'attuazione di altre misure, già indicate dalle sinistre e dai sindacati: il blocco del centro storico alle auto private, il potenziamento dei mezzi pubblici con gli opportuni investimenti, l'istituzione di metropolitane di superficie che colleghino organicamente centro e periferia.

Fanno il bilancio degli «inutili 15 mesi di naia»

Cara Unità, siamo un gruppo di militanti di stanza a Montorio Veronese e ti scriviamo, anche se per noi il periodo di ferma è quasi scaduto e stiamo pensando di tornare al lavoro. Il nostro giornale, la terra conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

Giustizia per un fanciullo assassinato

Cara Unità, sono indignata per due fatti criminali successi quasi contemporaneamente. Mi riferisco alla tragica morte del piccolo ragazzo Fortunato Di Patti, anni 13, ucciso mentre si trovava a giocare in un parco di Tiffany e del play-boy Giuliano Carabini.

Il mio parere è che, dato il successo della campagna per il «quotidiano nella scuola», di cui hanno parlato l'Unità e del «Tri giornale», sarebbe indispensabile un intervento del ministero della Pubblica Istruzione affinché sia esso stesso a finanziare l'iniziativa, in modo che il momento questo non sembra realizzabile, ritengo della massima importanza che si cominci per intanto ad indagare sul maggior numero di scuole possibile, senza deludere quegli insegnanti e quegli studenti che ce ne hanno richiesta.

Cordiali saluti.
R. GIANNINI (Milano)

L'infuasto stemma del fascismo nella chiesa di S. Francesco

Sull'Unità del dicembre u.s. ho letto la lettera inviata da Mario Strada, in cui si cita il nostalgico frate, che in un'occasione menziona il partito fascista. Però non credo il signor Strada che sia nostalgico solo quel povero frate. Ce n'è una volta a settimana per lanciare il slogan di Roma, capitale inachevata (incompiuta) e per rifare la storia, partendo dalle lotte comunali da cui la città fu emarginata per passare attraverso la Riforma e il Risorgimento, in cui essa avrebbe rappresentato l'oscurantismo, e giungere ai giorni nostri, dove Roma è descritta come la capitale della speculazione.

Poi c'è stata la Voce dell'America che in una corrispondenza da Roma su «free planet» ha parlato di «città sui debiti della città».

Ma nessuno ha pensato che sia i debiti del Comune (due miliardi), sia il modo in cui si è sviluppata e si sviluppa la città, sia questo grosso nodo del traffico sono nient'altro che aspetti di scelte nazionali e locali che hanno un piano politico non di responsabilità precise. Fino a pochi anni fa l'ottimismo per gli amministratori capitolini in fatto di traffico sono stati la sanificazione, la costruzione di sottovia o di sopraelevate.

Il problema del metrò

La semplice gratuità del trasporto pubblico (punta di più indotta) non basta a risolvere in tutte le ore della giornata) a Roma potrà dare i risultati voluti solo se collegata con l'attuazione di altre misure, già indicate dalle sinistre e dai sindacati: il blocco del centro storico alle auto private, il potenziamento dei mezzi pubblici con gli opportuni investimenti, l'istituzione di metropolitane di superficie che colleghino organicamente centro e periferia.

Fanno il bilancio degli «inutili 15 mesi di naia»

Cara Unità, siamo un gruppo di militanti di stanza a Montorio Veronese e ti scriviamo, anche se per noi il periodo di ferma è quasi scaduto e stiamo pensando di tornare al lavoro. Il nostro giornale, la terra conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

no, e i cui scritti non sono pubblicati per ragioni di spazio, che la loro collaborazione è di grande utilità per il nostro giornale. Ci terremo conto sia dei loro suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi ringraziamo il tuo giornale per la quale denuncia gli esosi affitti che vengono fatti pagare dai padroni di casa, anche ai pensionati e ai militari in gior-

Lettere all'Unità

Per aumentare la diffusione de «l'Unità» nelle scuole

Cara direttore, sono un insegnante ed ho appreso con molto interesse che quest'anno di Milano la sottosegretaria che viene effluata per la «Befana dell'Unità» sarà utilizzata per inviare abbonamenti nelle scuole. E' un'idea molto interessante, ma per raggiungere contemporaneamente due risultati: quello di aumentare il numero di abbonamenti e quello di far conoscere il giornale alle scuole, alla questione della diffusione del quotidiano nella scuola.

Il mio parere è che, dato il successo della campagna per il «quotidiano nella scuola», di cui hanno parlato l'Unità e del «Tri giornale», sarebbe indispensabile un intervento del ministero della Pubblica Istruzione affinché sia esso stesso a finanziare l'iniziativa, in modo che il momento questo non sembra realizzabile, ritengo della massima importanza che si cominci per intanto ad indagare sul maggior numero di scuole possibile, senza deludere quegli insegnanti e quegli studenti che ce ne hanno richiesta.

Cordiali saluti.
R. GIANNINI (Milano)

Giustizia per un fanciullo assassinato

Cara Unità, sono indignata per due fatti criminali successi quasi contemporaneamente. Mi riferisco alla tragica morte del piccolo ragazzo Fortunato Di Patti, anni 13, ucciso mentre si trovava a giocare in un parco di Tiffany e del play-boy Giuliano Carabini.

Il mio parere è che, dato il successo della campagna per il «quotidiano nella scuola», di cui hanno parlato l'Unità e del «Tri giornale», sarebbe indispensabile un intervento del ministero della Pubblica Istruzione affinché sia esso stesso a finanziare l'iniziativa, in modo che il momento questo non sembra realizzabile, ritengo della massima importanza che si cominci per intanto ad indagare sul maggior numero di scuole possibile, senza deludere quegli insegnanti e quegli studenti che ce ne hanno richiesta.

Cordiali saluti.
R. GIANNINI (Milano)

L'infuasto stemma del fascismo nella chiesa di S. Francesco

Sull'Unità del dicembre u.s. ho letto la lettera inviata da Mario Strada, in cui si cita il nostalgico frate, che in un'occasione menziona il partito fascista. Però non credo il signor Strada che sia nostalgico solo quel povero frate. Ce n'è una volta a settimana per lanciare il slogan di Roma, capitale inachevata (incompiuta) e per rifare la storia, partendo dalle lotte comunali da cui la città fu emarginata per passare attraverso la Riforma e il Risorgimento, in cui essa avrebbe rappresentato l'oscurantismo, e giungere ai giorni nostri, dove Roma è descritta come la capitale della speculazione.

Poi c'è stata la Voce dell'America che in una corrispondenza da Roma su «free planet» ha parlato di «città sui debiti della città».

Ma nessuno ha pensato che sia i debiti del Comune (due miliardi), sia il modo in cui si è sviluppata e si sviluppa la città, sia questo grosso nodo del traffico sono nient'altro che aspetti di scelte nazionali e locali che hanno un piano politico non di responsabilità precise. Fino a pochi anni fa l'ottimismo per gli amministratori capitolini in fatto di traffico sono stati la sanificazione, la costruzione di sottovia o di sopraelevate.

Il problema del metrò

La semplice gratuità del trasporto pubblico (punta di più indotta) non basta a risolvere in tutte le ore della giornata) a Roma potrà dare i risultati voluti solo se collegata con l'attuazione di altre misure, già indicate dalle sinistre e dai sindacati: il blocco del centro storico alle auto private, il potenziamento dei mezzi pubblici con gli opportuni investimenti, l'istituzione di metropolitane di superficie che colleghino organicamente centro e periferia.