

IL RAPPORTO DI TRIVELLI AL CONSIGLIO NAZIONALE DELLA F.G.C.I.

Mobilizziamo la gioventù italiana per la vittoria elettorale del PCI

Contro la minaccia di una dittatura clericale è vivo oggi tra i giovani il potenziale di lotta nelle fabbriche, nelle campagne e nella scuola - Le proposte della FGCI per un programma elettorale - Il tesseramento

Sono iniziati mercoledì pomeriggio i lavori del Consiglio nazionale della FGCI. Apre la prima seduta, il compagno Dino Santoro, della segreteria della FGCI, ha come primo punto d'ordine il rapporto di Trivelli al Consiglio nazionale. Ha osservato un minuto di silenzio in Sua memoria. Ha preso poi la parola il compagno Renzo Trivelli, per la relazione sull'unico punto all'ordine del giorno: «Mobilizziamo la gioventù italiana per la vittoria elettorale del P.C.I.».

Iniziando la sua relazione il compagno Trivelli ha affermato che l'obiettivo centrale della campagna elettorale è la sconfitta della minaccia clericale rappresentata dalla DC e l'affermazione di una nuova maggioranza, della quale si parte fondamentalmente dal P.C.I. La vittoria elettorale del P.C.I. è quindi decisiva sia per la sconfitta dei piani imperialisti di Fanfani, sia per l'affermarsi di nuove condizioni che permettano di realizzare finalmente la Costituzione e la creazione di un governo democratico delle classi lavoratrici.

Completando la FGCI — dunque — è il ruolo di mobilitare i giovani italiani per la vittoria elettorale del P.C.I. Tutte le nostre forze — ha detto il compagno Trivelli — debbono essere impegnate sin d'ora per fare in modo che i giovani elettori votino per il P.C.I.

Negli ultimi tempi si è avuta una crescente ondata di denunce e di proteste per la crescente clericalizzazione della nostra vita nazionale. Il pericolo è veramente serio: da una parte il compromesso del clericalismo con il dominio dei monopoli crea la necessità di una grande lotta liberatrice nelle fabbriche, nelle campagne e nella scuola; dall'altra parte, la clericalizzazione (soprattutto negli Enti di riforma) è un appoggio agli agrari e alla loro politica.

Sappiamo tutti in quali condizioni versino la scuola, l'industria e la vita nazionale. L'ondata crescente delle proteste indica, d'altra parte, quale potenziale di lotta vi sia nel Paese contro la minaccia di una dittatura clericale. Oggi però il pericolo è generale, nel senso che il clericalismo non vuole avere mano libera solo in questo o quel settore, ma esso tende al dominio assoluto, senza nessun controllo, sulla nostra vita nazionale e politica di questa minaccia, lo si è visto recentemente, quando il governo Zoli e la DC hanno fatto blocco coi fascisti contro la Resistenza, e in Parlamento quando la DC con le destre ha votato contro la giusta legge sui diritti dei contadini.

Il P.C.I. si presenta alle prossime elezioni con un programma che può riassumersi nella parola d'ordine: realizzare la Costituzione. Un programma — quindi — di pace, di libertà, di riforme sociali, di riforma della scuola, di riforma della vita nazionale, di riforma della vita politica, di riforma della vita economica, di riforma della vita culturale, di riforma della vita intellettuale.

Innanzitutto, la riforma della scuola, riforma della scuola media, con al centro la richiesta che si stabilisca finalmente la scuola d'obbligo. Riforma della Università, che si basi sulla effettiva realizzazione del diritto allo studio (sistema del presalarario, collegi, ecc.). La riorganizzazione degli studi, tenendo conto degli orientamenti della vita reale e della necessità della formazione professionale, su un adeguato sistema di finanziamento dell'Università.

La nostra battaglia per il diritto al lavoro e anche battaglia per un migliore organizzazione della istruzione professionale. Ma la coscienza del cittadino si forma, oltre che nella scuola, anche nell'esercito e noi sollevaremo, durante la campagna elettorale, questo problema, chiedendo una riforma dell'esercito che si basi sui seguenti principi: 1) adeguare l'esercito allo spirito della nostra Costituzione; 2) un regolamento militare moderno che si fondi sul concetto della «disciplina cosciente»; 3) il miglioramento delle condizioni economiche, ambientali, sociali. Nel medesimo tempo, il raddoppio del soldo ai militari e la riduzione della ferma.

Da un esame delle condizioni economiche-sociali dei giovani risulta la necessità, per risolvere i problemi fondamentali delle nuove generazioni (lavoro, diritto al lavoro) contro un determinata difesa attiva degli interessi quotidiani della gioventù, ma anche di una lotta conseguente per le riforme sociali, nell'industria e nell'agricoltura. Si notano qui una ripresa dell'azione operata e i sintomi del formarsi di una coscienza di classe nei nuclei dei giovani operai: contemporaneamente, dallo stato delle campagne e dalla

lotta di tutte le categorie contadine, come pure dal persistente fenomeno della fuga dei giovani dalle campagne, emerge la necessità di una profonda riforma agraria.

Trivelli è quindi passato a esaminare brevemente la situazione internazionale caratterizzata dalle grandi conquiste della scienza sovietica e dalla superiorità militare dell'Unione Sovietica e del campo socialista sui paesi del blocco atlantico.

Lungi dall'accettare le proposte di accordo e di collaborazione avanzate oggi con forza che mai dai dirigenti sovietici, gli imperialisti americani si propongono di accelerare la corsa al riarmo, di asservire maggiormente ai loro piani di guerra i paesi europei.

È questo il senso del lavoro diplomatico dei governanti dei paesi atlantici in queste settimane ed è questo lo obiettivo preannunciato dalla riunione del Consiglio della NATO che avrà luogo a Parigi il 10 dicembre prossimo.

Non chiamiamo le nuove organizzazioni a ribellarsi contro questa prospettiva di miseria e di morte e a battersi per la pacifica coesistenza, per mettere al servizio della pace e del progresso umano le grandi scoperte della scienza e della tecnica, per cancellare le altre vestigia dell'oppressione coloniale nel Mediterraneo e nel mondo.

I giovani rivendicano una nuova politica estera italiana, di indipendenza e di pace — ha detto Trivelli — e si conquistano questo obiettivo rispondendo oggi all'appello della Federazione giovanile che ha chiamato la gioventù italiana a manifestare per la pace alla vigilia del Consiglio atlantico di Parigi, sia votando per il Partito comunista, sconfiggendo i piani di una dittatura clericale.

Concludendo, il compagno Trivelli ha richiamato l'attenzione dei giovani comunisti sulla necessità di rafforzare la FGCI per prepararsi bene alla campagna elettorale. I primi successi che abbiamo ottenuto nella campagna di tesseramento per il nuovo anno dimostrano la reale possibilità di conquistare decine di migliaia di giovani e di ragazze alla nostra organizzazione. Vogliamo oggi tesserare un grande numero di giovani e di ragazze per conquistare domani i nuovi elettori al P.C.I. per una grande vittoria della democrazia e del progresso.

La secca denominata Balata. Dalla falla causata dal tremendo urto, irrompeva in gran copia l'acqua nella stiva e nelle macchine. Sul posto del sinistro, a circa un miglio dall'estrema punta dell'abitato, al primo allarme si portava immediatamente il motopeschereccio «Gluco Nuovo», del compartimento di Trapani, specializzato in operazioni di salvataggio; successivamente intervenivano i rimorchiatori «Trieste» e «Pirano». Prima preoccupazione dei soccorritori era quella di trasportare a terra i passeggeri di un notevole quantitativo di merce, per alleggerire la nave e facilitare le operazioni di disinquinamento. Sul posto venivano inviate anche le motopompe dei vigili del fuoco, che, causa la entità della falla e le proibitive condizioni del tempo, non potevano praticamente essere utilizzate.

Nel tardo pomeriggio, nel tentativo disperato e generoso di strappare la motonave allo scoglio che la teneva bloccata, il rimorchiatore «Pirano» finiva a sua volta sulla secca, dopo aver urtato contro il «Città di Trapani». Il capitano del «Pirano», Francesco Bottone, da Palermo, sbalzato in mare per il forte sbalamento conseguente all'urto contro lo scoglio, veniva ripescato cadavere a tarda sera.

Intanto, durante la notte, la violenza delle onde strappava dallo scoglio la motonave, ma era impossibile governarla, per cui si è andata ad incagliare sulla scogliera di Villa Nasi, all'estrema punta della città, dove si trova attualmente, paurosamente sbalato.

Le operazioni di soccorso, nonostante il maltempo, proseguivano ininterrottamente tutta la notte. Vigili del fuoco sistemati sul vicino scoglio di «Nasi» avevano illuminato lo specchio d'acqua con proiettori e fari di automobili.

Particolarmente drammatico è stato il salvataggio, effettuato in piena notte, del palombaro Gaeta e di altri due naufraghi. La motonave «Eleonora» su cui si trovavano due fratelli del Gaeta, ed un'altra motonave, si sono accostate quanto più possibile allo scafo del «Pirano» e hanno provveduto a trasportare i naufraghi di gettarsi in mare. Tre di essi hanno obbedito e sono stati subito raccolti dall'equipaggio delle motonave. Un secondo gruppo di naufraghi veniva salvato verso le sei. Si tratta di cinque persone: tre marinai del «Pirano», un mozzo della motonave «Città di Trapani» ed un vigile del fuoco che era stato mandato a bordo per collaborare al salvataggio. Dopo questo secondo salvataggio, rimanevano a bordo del «Pirano» un giovane ufficiale, ferito ed un ragazzo di dieci anni, figlio del capitano Francesco Paolo Bottone.

Il ragazzo poteva essere tratto in salvo verso le nove. Frattanto, sul far dell'alba venivano recuperati due altri cadaveri: quelli del primo ufficiale della «Città di Trapani», Antonio Gianni, di 55 anni, nativo di Fiume, e del secondo ufficiale di coperta, Alfredo Sconzo, da Palermo, 53enne. Il corpo esanime del Gianni galleggiava nudo nei pressi della nave; esso era pieno di gravi abrasioni. Sembra che il Gianni sia stato scagliato fuori della nave nel momento in cui il «Pirano» è entrato a collisione con la «Città di Trapani». Il cadavere dello Sconzo era stato sbalzato dalle onde sulla spiaggia di Torre Nubia.

Nella tarda mattinata, i soccorritori tentavano un primo sommario bilancio: ai tre morti si aggiungevano in un primo tempo tre dispersi, poi definitivamente accertati per due: Roberto Salini di Carloforte, secondo machinista della «Città di Trapani», e Girolamo Brancato, da Palermo, machinista del «Pirano»; mancava ancora all'appello, perché prigioniero in una cabina del rimorchiatore, l'allievo ufficiale Domenico Appavolita, di 24 anni da Napoli, dell'equipaggio della motonave.

Un marittimo trapanese, Leonardo Pecorella, offerendosi volontario, si faceva calare sul «Pirano» da un elicottero della Guardia di Finanza. L'operazione riusciva, ma una forte raffica di vento mandava a sbattere la fune che lo sorreggeva contro un cavo di acciaio spezzandolo. Il Pecorella veniva proiettato in mare, ma riuscì a raggiungere un motopeschereccio appena a terra, egli riteneva di aver avuto l'impressione che l'Appavolita, cadavere, siccome non è stato possibile recuperare il suo corpo, le autorità marittime danno come disperso. Ma sulla sua misera fine non ci sono dubbi.

Salvano così a quattro i morti accertati a due i dispersi; anche per gli altri due però non si nutre più alcuna speranza.

Una sola persona viva sta questa sera sulla motonave «Città di Trapani»: il capitano Pietro Justin di Trieste.

che è voluto tornare sul natante per dirigere meglio le operazioni di recupero.

Nel tardo pomeriggio sono giunte sul luogo del disastro la motonave «Maria Carla» del compartimento marittimo di Napoli, e la motonave «Salerno», inviate dalla società armatrice per partecipare alle opere di soccorso.

Dalle notizie che, nella gran confusione che regna sul posto, abbiamo potuto avere in serata, pare che la «Città di Trapani» nell'urto contro le secche abbia riportato ben due squarci: uno in corrispondenza della stiva G ed un altro in corrispondenza della sala-macchine. Questa sera le ricerche sono state sospese. Dopo operazioni di recupero deve ora interessarsi solo il rimorchiatore d'alto mare «Hercules», specializzato per simili operazioni.

VINCENZO ESPOSITO

La Zecca batte da ieri i nuovi «scudi», d'argento

Il valore reale della moneta da 500 lire è la metà del suo valore nominale. La prima colata - Bruciato simbolicamente un mucchio di biglietti di banca

Al reparto Fonderia della Zecca è stato dato ieri il via ufficiale alla coniazione degli «scudi», le nuove monete d'argento che saranno immesse nella circolazione praticamente a maggio-giugno, cioè durante le elezioni politiche. Un centinaio di giornalisti ed una cinquantina di fotoreporter e operatori dei cine-giornali erano presenti alla conferenza stampa indetta dal ministro del Tesoro, sen. Medici.

Il nuovo scudo d'argento, che non ha nulla a che vedere coi vecchi scudi di una volta, come quello romano e quello milanese, ha un valore reale di circa 250 lire e vale press'apoco come le monete gemelle in circolazione nelle prime decadi di questo secolo. La moneta pesa 11 grammi ed ha un diametro di 29 millimetri. È ornata da una figura

multiebre, l'Italia, ispirata dall'arte del Rinascimento, opera dell'incisore Giampaoli (l'autore del «ventimila»), e contornata nel cerchio dagli stemmi rappresentati nelle insegne delle città capoluogo delle Regioni. Nel retro reca le leggende «Repubblica italiana» e la data di emissione, la scritta «L. 500», ed è ornata dalle tre caravelle di Colombo, opera dell'ing. Verri.

Alle ore 12.30 una folla di fotografi e giornalisti, al seguito del ministro Medici, ha invaso i locali della fonderia, assistendo alla prima simbolica colata della nuova coniazione. Per la cronaca, la colata è stata effettuata dagli operai Castelli e Boccio, dietro le istruzioni del capo operaio Antonio Prapagnano. Dal forno elettrico della portata di 500 chili, raccolta la prima colata, i due operai l'hanno deposta sul «raspatoio», producendo così le prime «perle», pronte per essere passate ai laminatori; e di là, i «tordelli» (specie di strisce) sono stati passati sotto il «taglio», ne sono usciti dischi d'argento che sono stati infilati sotto le «presse», le quali stampano 108 monete al minuto. Gli operai ci hanno detto che, lavorando dieci ore al giorno con le 63 presse si potrebbero produrre scudi per un valore nominale di oltre due miliardi al giorno.

Al momento attuale, ha precisato il ministro Medici, il gettito delle monete di Stato è pari al due per cento di quello totale. Si spera che con la coniazione di questa moneta si giunga al cinque per cento.

L'ultima emissione di monete d'argento risale al 1926, quando vennero lanciate monete da dieci lire del peso di dieci grammi. Nove anni dopo, queste monete venivano ritirate (e la coniazione dei primi scudi è stata fatta con la fusione di quell'argento) e venivano riprese l'emissione di biglietti di Stato. Con quella «cartaccia» siamo andati avanti (compreso le am-lire) fino al 1946, quando si coniarono le prime monete nuove, sostituite poi da altre nel 1951.

Così questa Zecca, fondata nel 1911, ha coniato 360 milioni di pezzi di moneta del '46, ed a tutto il '51 ben

due miliardi di pezzi di monete da una e dieci lire. Da allora la Zecca ha prodotto le nuove monete «italiane» da una e dieci lire, per circa un miliardo ottocento milioni di pezzi, e le monete «economiche», da 50 e 100 lire in numero di oltre 350 milioni di pezzi.

Se tutte queste monete fossero poste l'una sull'altra farebbero una «pila» alta oltre tremila chilometri, cioè si allungerebbero all'altezza pari a due volte quella raggiunta dallo «Sputnik».

Ora la Zecca si accinge a portare avanti la sua opera (sono state bruciate tonnellate e tonnellate di biglietti e biglietti) in preparazione della richiesta di moneta da 50 e 100 lire, sia per coniare i nuovi scudi, per poter stampare i quali sono già nelle cassefori dell'Istituto ben 700 tonnellate di argento.

Alla domanda di un giornalista, il sen. Medici ha dit-

LA NUOVA CONIAZIONE APERTA CON UNA CONFERENZA STAMPA DEL MINISTRO DEL TESORO



Presenti le autorità, si coniano le prime monete

La Zecca batte da ieri i nuovi «scudi», d'argento

Il valore reale della moneta da 500 lire è la metà del suo valore nominale. La prima colata - Bruciato simbolicamente un mucchio di biglietti di banca

Al reparto Fonderia della Zecca è stato dato ieri il via ufficiale alla coniazione degli «scudi», le nuove monete d'argento che saranno immesse nella circolazione praticamente a maggio-giugno, cioè durante le elezioni politiche. Un centinaio di giornalisti ed una cinquantina di fotoreporter e operatori dei cine-giornali erano presenti alla conferenza stampa indetta dal ministro del Tesoro, sen. Medici.

Il nuovo scudo d'argento, che non ha nulla a che vedere coi vecchi scudi di una volta, come quello romano e quello milanese, ha un valore reale di circa 250 lire e vale press'apoco come le monete gemelle in circolazione nelle prime decadi di questo secolo. La moneta pesa 11 grammi ed ha un diametro di 29 millimetri. È ornata da una figura

multiebre, l'Italia, ispirata dall'arte del Rinascimento, opera dell'incisore Giampaoli (l'autore del «ventimila»), e contornata nel cerchio dagli stemmi rappresentati nelle insegne delle città capoluogo delle Regioni. Nel retro reca le leggende «Repubblica italiana» e la data di emissione, la scritta «L. 500», ed è ornata dalle tre caravelle di Colombo, opera dell'ing. Verri.

Alle ore 12.30 una folla di fotografi e giornalisti, al seguito del ministro Medici, ha invaso i locali della fonderia, assistendo alla prima simbolica colata della nuova coniazione. Per la cronaca, la colata è stata effettuata dagli operai Castelli e Boccio, dietro le istruzioni del capo operaio Antonio Prapagnano. Dal forno elettrico della portata di 500 chili, raccolta la prima colata, i due operai l'hanno deposta sul «raspatoio», producendo così le prime «perle», pronte per essere passate ai laminatori; e di là, i «tordelli» (specie di strisce) sono stati passati sotto il «taglio», ne sono usciti dischi d'argento che sono stati infilati sotto le «presse», le quali stampano 108 monete al minuto. Gli operai ci hanno detto che, lavorando dieci ore al giorno con le 63 presse si potrebbero produrre scudi per un valore nominale di oltre due miliardi al giorno.

Al momento attuale, ha precisato il ministro Medici, il gettito delle monete di Stato è pari al due per cento di quello totale. Si spera che con la coniazione di questa moneta si giunga al cinque per cento.

L'ultima emissione di monete d'argento risale al 1926, quando vennero lanciate monete da dieci lire del peso di dieci grammi. Nove anni dopo, queste monete venivano ritirate (e la coniazione dei primi scudi è stata fatta con la fusione di quell'argento) e venivano riprese l'emissione di biglietti di Stato. Con quella «cartaccia» siamo andati avanti (compreso le am-lire) fino al 1946, quando si coniarono le prime monete nuove, sostituite poi da altre nel 1951.

Così questa Zecca, fondata nel 1911, ha coniato 360 milioni di pezzi di moneta del '46, ed a tutto il '51 ben

due miliardi di pezzi di monete da una e dieci lire. Da allora la Zecca ha prodotto le nuove monete «italiane» da una e dieci lire, per circa un miliardo ottocento milioni di pezzi, e le monete «economiche», da 50 e 100 lire in numero di oltre 350 milioni di pezzi.

Se tutte queste monete fossero poste l'una sull'altra farebbero una «pila» alta oltre tremila chilometri, cioè si allungerebbero all'altezza pari a due volte quella raggiunta dallo «Sputnik».

Ora la Zecca si accinge a portare avanti la sua opera (sono state bruciate tonnellate e tonnellate di biglietti e biglietti) in preparazione della richiesta di moneta da 50 e 100 lire, sia per coniare i nuovi scudi, per poter stampare i quali sono già nelle cassefori dell'Istituto ben 700 tonnellate di argento.

Alla domanda di un giornalista, il sen. Medici ha dit-

ORE DI ANGOSCIA SULLE COSTE OCCIDENTALI SICILIANE FLAGELLATE DAL MALTEMPO

Quattro ufficiali di marina morti e due dispersi nella tragedia del «Città di Trapani», e del «Pirano».

Sarà difficile recuperare il rimorchiatore - Drammatico salvataggio di un bambino di dieci anni, figlio del comandante del «Pirano», - La motonave squarciata in due punti vitali in seguito all'urto contro le secche

(Dal nostro corrispondente) TRAPANI, 5. — Il tragico bilancio del grave sinistro marittimo avvenuto nelle acque prospicienti il nostro porto, è, purtroppo, di tre morti accertati, e di altri tre dispersi (per uno di essi c'è l'ultima certezza che sia morto, anche se nessuno può per ora firmare un certificato di morte); e di due navi gravemente danneggiate, una delle quali può considerarsi definitivamente perduta.

Alle ore 11 di ieri la motonave «Città di Trapani», proveniente da Cagliari, dopo aver sbarcato merci e 49 passeggeri, salpava da Trapani per Palermo. Le condizioni del vento e del mare erano cattive, ma non tali da giustificare un eventuale rinvio del servizio di linea, che la motonave effettuava quindicinalmente.

Poco dopo l'uscita dal porto, per cause tuttora imprecise, la motonave andava contro un banco di scogli, subendo un danno di questa minaccia, lo si è visto recentemente, quando il governo Zoli e la DC hanno fatto blocco coi fascisti contro la Resistenza, e in Parlamento quando la DC con le destre ha votato contro la giusta legge sui diritti dei contadini.

Il P.C.I. si presenta alle prossime elezioni con un programma che può riassumersi nella parola d'ordine: realizzare la Costituzione. Un programma — quindi — di pace, di libertà, di riforme sociali, di riforma della scuola, di riforma della vita nazionale, di riforma della vita politica, di riforma della vita economica, di riforma della vita culturale, di riforma della vita intellettuale.

Innanzitutto, la riforma della scuola, riforma della scuola media, con al centro la richiesta che si stabilisca finalmente la scuola d'obbligo. Riforma della Università, che si basi sulla effettiva realizzazione del diritto allo studio (sistema del presalarario, collegi, ecc.). La riorganizzazione degli studi, tenendo conto degli orientamenti della vita reale e della necessità della formazione professionale, su un adeguato sistema di finanziamento dell'Università.

La nostra battaglia per il diritto al lavoro e anche battaglia per un migliore organizzazione della istruzione professionale. Ma la coscienza del cittadino si forma, oltre che nella scuola, anche nell'esercito e noi sollevaremo, durante la campagna elettorale, questo problema, chiedendo una riforma dell'esercito che si basi sui seguenti principi: 1) adeguare l'esercito allo spirito della nostra Costituzione; 2) un regolamento militare moderno che si fondi sul concetto della «disciplina cosciente»; 3) il miglioramento delle condizioni economiche, ambientali, sociali. Nel medesimo tempo, il raddoppio del soldo ai militari e la riduzione della ferma.

Da un esame delle condizioni economiche-sociali dei giovani risulta la necessità, per risolvere i problemi fondamentali delle nuove generazioni (lavoro, diritto al lavoro) contro un determinata difesa attiva degli interessi quotidiani della gioventù, ma anche di una lotta conseguente per le riforme sociali, nell'industria e nell'agricoltura. Si notano qui una ripresa dell'azione operata e i sintomi del formarsi di una coscienza di classe nei nuclei dei giovani operai: contemporaneamente, dallo stato delle campagne e dalla

lotta di tutte le categorie contadine, come pure dal persistente fenomeno della fuga dei giovani dalle campagne, emerge la necessità di una profonda riforma agraria.

Trivelli è quindi passato a esaminare brevemente la situazione internazionale caratterizzata dalle grandi conquiste della scienza sovietica e dalla superiorità militare dell'Unione Sovietica e del campo socialista sui paesi del blocco atlantico.

Lungi dall'accettare le proposte di accordo e di collaborazione avanzate oggi con forza che mai dai dirigenti sovietici, gli imperialisti americani si propongono di accelerare la corsa al riarmo, di asservire maggiormente ai loro piani di guerra i paesi europei.

È questo il senso del lavoro diplomatico dei governanti dei paesi atlantici in queste settimane ed è questo lo obiettivo preannunciato dalla riunione del Consiglio della NATO che avrà luogo a Parigi il 10 dicembre prossimo.

Non chiamiamo le nuove organizzazioni a ribellarsi contro questa prospettiva di miseria e di morte e a battersi per la pacifica coesistenza, per mettere al servizio della pace e del progresso umano le grandi scoperte della scienza e della tecnica, per cancellare le altre vestigia dell'oppressione coloniale nel Mediterraneo e nel mondo.

so di strappare la motonave allo scoglio che la teneva bloccata, il rimorchiatore «Pirano» finiva a sua volta sulla secca, dopo aver urtato contro il «Città di Trapani». Il capitano del «Pirano», Francesco Bottone, da Palermo, sbalzato in mare per il forte sbalamento conseguente all'urto contro lo scoglio, veniva ripescato cadavere a tarda sera.

Intanto, durante la notte, la violenza delle onde strappava dallo scoglio la motonave, ma era impossibile governarla, per cui si è andata ad incagliare sulla scogliera di Villa Nasi, all'estrema punta della città, dove si trova attualmente, paurosamente sbalato.

Le operazioni di soccorso, nonostante il maltempo, proseguivano ininterrottamente tutta la notte. Vigili del fuoco sistemati sul vicino scoglio di «Nasi» avevano illuminato lo specchio d'acqua con proiettori e fari di automobili.

Particolarmente drammatico è stato il salvataggio, effettuato in piena notte, del palombaro Gaeta e di altri due naufraghi. La motonave «Eleonora» su cui si trovavano due fratelli del Gaeta, ed un'altra motonave, si sono accostate quanto più possibile allo scafo del «Pirano» e hanno provveduto a trasportare i naufraghi di gettarsi in mare. Tre di essi hanno obbedito e sono stati subito raccolti dall'equipaggio delle motonave. Un secondo gruppo di naufraghi veniva salvato verso le sei. Si tratta di cinque persone: tre marinai del «Pirano», un mozzo della motonave «Città di Trapani» ed un vigile del fuoco che era stato mandato a bordo per collaborare al salvataggio. Dopo questo secondo salvataggio, rimanevano a bordo del «Pirano» un giovane ufficiale, ferito ed un ragazzo di dieci anni, figlio del capitano Francesco Paolo Bottone.

Il ragazzo poteva essere tratto in salvo verso le nove. Frattanto, sul far dell'alba venivano recuperati due altri cadaveri: quelli del primo ufficiale della «Città di Trapani», Antonio Gianni, di 55 anni, nativo di Fiume, e del secondo ufficiale di coperta, Alfredo Sconzo, da Palermo, 53enne. Il corpo esanime del Gianni galleggiava nudo nei pressi della nave; esso era pieno di gravi abrasioni. Sembra che il Gianni sia stato scagliato fuori della nave nel momento in cui il «Pirano» è entrato a collisione con la «Città di Trapani». Il cadavere dello Sconzo era stato sbalzato dalle onde sulla spiaggia di Torre Nubia.

Nella tarda mattinata, i soccorritori tentavano un primo sommario bilancio: ai tre morti si aggiungevano in un primo tempo tre dispersi, poi definitivamente accertati per due: Roberto Salini di Carloforte, secondo machinista della «Città di Trapani», e Girolamo Brancato, da Palermo, machinista del «Pirano»; mancava ancora all'appello, perché prigioniero in una cabina del rimorchiatore, l'allievo ufficiale Domenico Appavolita, di 24 anni da Napoli, dell'equipaggio della motonave.

Un marittimo trapanese, Leonardo Pecorella, offerendosi volontario, si faceva calare sul «Pirano» da un elicottero della Guardia di Finanza. L'operazione riusciva, ma una forte raffica di vento mandava a sbattere la fune che lo sorreggeva contro un cavo di acciaio spezzandolo. Il Pecorella veniva proiettato in mare, ma riuscì a raggiungere un motopeschereccio appena a terra, egli riteneva di aver avuto l'impressione che l'Appavolita, cadavere, siccome non è stato possibile recuperare il suo corpo, le autorità marittime danno come disperso. Ma sulla sua misera fine non ci sono dubbi.

Salvano così a quattro i morti accertati a due i dispersi; anche per gli altri due però non si nutre più alcuna speranza.

Una sola persona viva sta questa sera sulla motonave «Città di Trapani»: il capitano Pietro Justin di Trieste.

che è voluto tornare sul natante per dirigere meglio le operazioni di recupero.

Nel tardo pomeriggio sono giunte sul luogo del disastro la motonave «Maria Carla» del compartimento marittimo di Napoli, e la motonave «Salerno», inviate dalla società armatrice per partecipare alle opere di soccorso.

Dalle notizie che, nella gran confusione che regna sul posto, abbiamo potuto avere in serata, pare che la «Città di Trapani» nell'urto contro le secche abbia riportato ben due squarci: uno in corrispondenza della stiva G ed un altro in corrispondenza della sala-macchine. Questa sera le ricerche sono state sospese. Dopo operazioni di recupero deve ora interessarsi solo il rimorchiatore d'alto mare «Hercules», specializzato per simili operazioni.

VINCENZO ESPOSITO

La secca denominata Balata. Dalla falla causata dal tremendo urto, irrompeva in gran copia l'acqua nella stiva e nelle macchine. Sul posto del sinistro, a circa un miglio dall'estrema punta dell'abitato, al primo allarme si portava immediatamente il motopeschereccio «Gluco Nuovo», del compartimento di Trapani, specializzato in operazioni di salvataggio; successivamente intervenivano i rimorchiatori «Trieste» e «Pirano». Prima preoccupazione dei soccorritori era quella di trasportare a terra i passeggeri di un notevole quantitativo di merce, per alleggerire la nave e facilitare le operazioni di disinquinamento. Sul posto venivano inviate anche le motopompe dei vigili del fuoco, che, causa la entità della falla e le proibitive condizioni del tempo, non potevano praticamente essere utilizzate.

Nel tardo pomeriggio, nel tentativo disperato e generoso di strappare la motonave allo scoglio che la teneva bloccata, il rimorchiatore «Pirano» finiva a sua volta sulla secca, dopo aver urtato contro il «Città di Trapani». Il capitano del «Pirano», Francesco Bottone, da Palermo, sbalzato in mare per il forte sbalamento conseguente all'urto contro lo scoglio, veniva ripescato cadavere a tarda sera.

Intanto, durante la notte, la violenza delle onde strappava dallo scoglio la motonave, ma era impossibile governarla, per cui si è andata ad incagliare sulla scogliera di Villa Nasi, all'estrema punta della città, dove si trova attualmente, paurosamente sbalato.

Le operazioni di soccorso, nonostante il maltempo, proseguivano ininterrottamente tutta la notte. Vigili del fuoco sistemati sul vicino scoglio di «Nasi» avevano illuminato lo specchio d'acqua con proiettori e fari di automobili.

Particolarmente drammatico è stato il salvataggio, effettuato in piena notte, del palombaro Gaeta e di altri due naufraghi. La motonave «Eleonora» su cui si trovavano due fratelli del Gaeta, ed un'altra motonave, si sono accostate quanto più possibile allo scafo del «Pirano» e hanno provveduto a trasportare i naufraghi di gettarsi in mare. Tre di essi hanno obbedito e sono stati subito raccolti dall'equipaggio delle motonave. Un secondo gruppo di naufraghi veniva salvato verso le sei. Si tratta di cinque persone: tre marinai del «Pirano», un mozzo della motonave «Città di Trapani» ed un vigile del fuoco che era stato mandato a bordo per collaborare al salvataggio. Dopo questo secondo salvataggio, rimanevano a bordo del «Pirano» un giovane ufficiale, ferito ed un ragazzo di dieci anni, figlio del capitano Francesco Paolo Bottone.

Il ragazzo poteva essere tratto in salvo verso le nove. Frattanto, sul far dell'alba venivano recuperati due altri cadaveri: quelli del primo ufficiale della «Città di Trapani», Antonio Gianni, di 55 anni, nativo di Fiume, e del secondo ufficiale di coperta, Alfredo Sconzo, da Palermo, 53enne. Il corpo esanime del Gianni galleggiava nudo nei pressi della nave; esso era pieno di gravi abrasioni. Sembra che il Gianni sia stato scagliato fuori della nave nel momento in cui il «Pirano» è entrato a collisione con la «Città di Trapani». Il cadavere dello Sconzo era stato sbalzato dalle onde sulla spiaggia di Torre Nubia.

Nella tarda mattinata, i soccorritori tentavano un primo sommario bilancio: ai tre morti si aggiungevano in un primo tempo tre dispersi, poi definitivamente accertati per due: Roberto Salini di Carloforte, secondo machinista della «Città di Trapani», e Girolamo Brancato, da Palermo, machinista del «Pirano»; mancava ancora all'appello, perché prigioniero in una cabina del rimorchiatore, l'allievo ufficiale Domenico Appavolita, di 24 anni da Napoli, dell'equipaggio della motonave.

Un marittimo trapanese, Leonardo Pecorella, offerendosi volontario, si faceva calare sul «Pirano» da un elicottero della Guardia di Finanza. L'operazione riusciva, ma una forte raffica di vento mandava a sbattere la fune che lo sorreggeva contro un cavo di acciaio spezzandolo. Il Pecorella veniva proiettato in mare, ma riuscì a raggiungere un motopeschereccio appena a terra, egli riteneva di aver avuto l'impressione che l'Appavolita, cadavere, siccome non è stato possibile recuperare il suo corpo, le autorità marittime danno come disperso. Ma sulla sua misera fine non ci sono dubbi.

Salvano così a quattro i morti accertati a due i dispersi; anche per gli altri due però non si nutre più alcuna speranza.

Una sola persona viva sta questa sera sulla motonave «Città di Trapani»: il capitano Pietro Justin di Trieste.

che è voluto tornare sul natante per dirigere meglio le operazioni di recupero.

Nel tardo pomeriggio sono giunte sul luogo del disastro la motonave «Maria Carla» del compartimento marittimo di Napoli, e la motonave «Salerno», inviate dalla società armatrice per partecipare alle opere di soccorso.

Dalle notizie che, nella gran confusione che regna sul posto, abbiamo potuto avere in serata, pare che la «Città di Trapani» nell'urto contro le secche abbia riportato ben due squarci: uno in corrispondenza della stiva G ed un altro in corrispondenza della sala-macchine. Questa sera le ricerche sono state sospese. Dopo operazioni di recupero deve ora interessarsi solo il rimorchiatore d'alto mare «Hercules», specializzato per simili operazioni.

VINCENZO ESPOSITO

La secca denominata Balata. Dalla falla causata dal tremendo urto, irrompeva in gran copia l'acqua nella stiva e nelle macchine. Sul posto del sinistro, a circa un miglio dall'estrema punta dell'abitato, al primo allarme si portava immediatamente il motopeschereccio «Gluco Nuovo», del compartimento di Trapani, specializzato in operazioni di salvataggio; successivamente intervenivano i rimorchiatori «Trieste» e «Pirano». Prima preoccupazione dei soccorritori era quella di trasportare a terra i passeggeri di un notevole quantitativo di merce, per alleggerire la nave e facilitare le operazioni di disinquinamento. Sul posto venivano inviate anche le motopompe dei vigili del fuoco, che, causa la entità della falla e le proibitive condizioni del tempo, non potevano praticamente essere utilizzate.

Nel tardo pomeriggio, nel tentativo disperato e generoso di strappare la motonave allo scoglio che la teneva bloccata, il rimorchiatore «Pirano» finiva a sua volta sulla secca, dopo aver urtato contro il «Città di Trapani». Il capitano del «Pirano», Francesco Bottone, da Palermo, sbalzato in mare per il forte sbalamento conseguente all'urto contro lo scoglio, veniva ripescato cadavere a tarda sera.