L'automotrice della morte

BARI — L'automotrice dopo lo scontro col camion (Telefoto)

Un morto e 14 feriti fra Altamura e Gioia del Colle

Un camion è investito dal treno Accelerato deraglia presso Roma

Emesso un mandato di cattura contro la moglie del casellante ammalato

BARI, 8 — Un'automotrice ha investito un camion al passaggio a livello incustodito del km 96 della linea ferroviaria Altamura-Gioia del Colle. Il secondo autista del camion, Nicola Coretti, di 26 anni, di Matera, è deceduto sul colpo. Francesco Santantonio, che era alla guida del camion, è stato trasportato in fin di vita all'ospedale Inail di Bari. Si registrano 14 feriti leggeri anche tra i passeggeri e il personale del treno.

Il camion è stato spezzato in due parti, la cabina di guida ridotta in pezzi. Le sbarre del passaggio a livello non erano abbassate e il camion ha attraversato la strada ferrata mentre sopraggiungeva l'automotrice.

Sembra che il casellante, Domenico Carlucci da Altamura, titolare del passaggio a livello da oltre trent'anni, si fosse fatto sostituire dalla moglie Maria Fiorino perchè a letto con la febbre. La donna, poco pratica della tabella di marcia dei treni, si regolava per aprire o chiudere il passaggio a livello telefonando alla stazione di partenza Casal Sabino per chiedere istruzioni. Proprio mentre telefonava è sopraggiunto il convoglio per cui l'incidente è stato inevitabile, nonostante la pronta frenata del macchinista.

Il sostituto procuratore della Repubblica, recatosi immediatamente sul luogo dell'incidente, ha emesso mandato di cattura nei confronti della Fiorino.

Il ministero dei Trasporti ha disposto l'immediato licenziamento del custode del passaggio a livello.

L'incidente presso Roma

Il locomotore dell'accelerato 2356 Nettuno - Roma ha deragliato ieri pomeriggio nel tratto tra le stazioni di Torricola e di Roma-Casilina, sulla linea Roma-Napoli. Il treno era partito alle 14.04 da Torricola e si trovava nei pressi di Cecafumo, dove sono in corso dei lavori di manutenzione, quando alle 14.15 il primo asse del carrello anteriore del locomotore ha urtato contro una «banda» lasciata sulla linea ed è uscito dai binari. Le vetture del convoglio sono state staccate e condotte presso la stazione di Torricola, dove sono state poi agganciate all'accelerato 1914 Formia - Roma, che in seguito all'incidente è arrivato a Termini con un'ora e venti di ritardo. Altri treni hanno subito ritardi più lievi.

Il locomotore è stato rimesso sui binari dopo un'ora circa.

I lavori nel tratto dove si è svolto l'incidente sono affidati a un'impresa appaltatrice. Nella serata è stato comunicato che tutti gli operai di questa impresa sono stati licenziati, e che saranno presi provvedimenti disciplinari a carico dei cantonieri. Ancora una volta, e sugli operai degli appalti — vittime di un indirizzo pernicioso per le Ferrovie italiane — che si vuole rigettare la colpa di un incidente.

Le FFSS scaricano sui ferrovieri le responsabilità per Bonassola!

Il capotreno e il macchinista del rapido che si incendiò nella galleria di Bonassola sono stati sospesi dal servizio. Contro di loro si procederà in via disciplinare.

Queste per il momento le uniche conclusioni pratiche cui è giunta la commissione d'inchiesta delle Ferrovie dello Stato, di cui ieri ha dato notizia un comunicato del ministero dei trasporti.

Nel comunicato ministeriale si afferma che «è mancata da parte del macchinista la tempestiva, responsabile valutazione della impossibilità di riavere tensione in linea, e quindi di poter proseguire la corsa senza una locomotiva a vapore di soccorso».

D'altra parte «per quanto il personale si sia adoperato per avvertire i viaggiatori a uscire dalla galleria verso Bonassola sono mancati, da parte del capotreno, responsabile del convoglio, la pronta azione direttiva delle operazioni di sgombero ed il suo personale intervento per avere la certezza che tutti i viaggiatori avessero lasciato la vettura».

Il ministero ha inoltre reso noto che «la direzione generale delle FFSS ha deciso altresì di procedere al mutamento di alcune dirigenze del compartimento di Genova, che vengono affidate ad altri funzionari». Ma il comunicato (che per il macchinista e il capotreno ha la pretesa di fornire giustificazioni tecniche), non spiega le ragioni di questi mutamenti, per evitare evidentemente un discorso sulle cause della disorganizzazione nei soccorsi, sulla carenza dei servizi e dei collegamenti, che va evidentemente al di là delle responsabilità individuali.

Il comunicato ministeriale, stilato sulla base di un «rapporto preliminare» ricevuto da Spataro, ha il chiaro intento di portare in primo piano dinanzi all'opinione pubblica le responsabilità individuali del personale ferroviario, perchè rimangano in ombra le responsabilità del governo.

E' chiaro che si tenta di sviare l'attenzione dell'opinione pubblica da quelli che sono i reali indirizzi governativi: l'aumento delle tariffe e soppressione delle reti passive a favore dei trasporti su strada dominati dai monopoli.

Contro questa posizione il Sindacato ferrovieri italiani che rivendica la partecipazione delle organizzazioni sindacali alla elaborazione dei programmi di risanamento delle Ferrovie dello Stato.

I comizi del PCI

Domani Longo a S. Severo

DOMANI

S. SEVERO: Luigi Longo;

OGGI

AREZZO: Secchia; TRIESTE: Vidali; RIMINI: Accreman; FIDENZA: Alberganti; VELLETRI: Cinanni; CATANZARO: Di Marino; FORLIMPOPOLI: Leone; TRENTO: Noberasco; CASTELVETRANO: Messana; MILITELLO: Marraro; CATANIA: Rindone.

Per la libertà della cultura, per la riforma democratica della scuola contro il «Piano decennale»

A ROMA, oggi si terranno su questo tema due comizi: PINETA SACCHETTI: professor R. Borelli; ROMANINA: prof. Lapiccirella.

Assemblee di operai comunisti delle fabbriche

OGGI: MINATORI (Massa Marittima): Berlinguer; CNR (Ancona): on. Lama;

MARTEDI: ANSALDO (La Spezia): onorevole Sulotto.

Un commento del segretario dello SFI

Come modernizzare la rete delle ferrovie statali favorendo i viaggiatori e colpendo i monopoli

Il governo mentre propone un aumento delle tariffe vuol favorire i trasporti monopolistici — L'azienda deve assicurare direttamente i servizi sostitutivi delle linee soppresse — Il giorno 15 lo sciopero dei ferrovieri non è solo per il salario

I quotidiani ed i partiti di governo che sino ad alcune settimane fa incensavano la chiaroveggenza della politica perseguita in questi anni da ministri e governi nel campo dei trasporti oggi si sbracciano per plaudire clamorosamente alla «coraggiosa decisione» presa da Fanfani, Pella, Togni e Spataro di portare alla luce la tragica situazione delle ferrovie.

Sono queste le stesse persone che sino a ieri ci hanno tacciato di sovversivismo disfattista quando denunciavamo lo sbocco obbligato che per le ferrovie avrebbe avuto la politica democristiana, che hanno irriso con commiserevole sufficienza ai continui e responsabili richiami fatti dai ferrovieri e da una parte dello stesso gruppo dirigente tecnico delle ferrovie.

La «Voce Repubblicana» fa una giusta analisi quando individua all'origine dei mali delle FS «i vizi, errori, irresponsabilità e leggerezza del potere politico». Ma da ciò bisognerebbe anche saper trarre le conseguenze politiche tanto più che, per quello che si legge nella stampa i rimedi che i medici governativi indicano per le ferrovie non sono sufficienti a guarire il male e al massimo rallenterebbero l'agonia attuale.

Non credo infatti si possano individuare i mezzi radicali da adottare per fare assolvere interamente alle FS la loro insostituibile funzione nel campo dei trasporti, se non si estende l'analisi a tutto il settore dei trasporti terrestri. Ciò imporrebbe, ad esempio, la revisione dello stesso recente piano per lo sviluppo della strada. Non si può altrimenti trovare una razionale utilizzazione del pubblico denaro né fare le scelte di priorità e di tempo necessarie per assicurare lo sviluppo coordinato di tutti i trasporti, anche evitando ogni sovrapposizione di nuove e troppo costose arterie stradali a quelle ferroviarie già esistenti.

Il governo che considera invece tabù quel principio e che sembra voglia ritrarsi da un esame globale del problema dei trasporti terrestri, pensa di poter risanare il bilancio ferroviario smantellando 5.000 km di linee a scarso traffico, come se senza queste linee affluenti si possa accrescere quella stessa parte di traffico che i cosidetti «rami secchi» portano agli altri 11.000 chilometri di linee dorsali a grande traffico.

Ma ammesso, per ipotesi, la convenienza sociale oltrechè economica di smantellare alcune centinaia di chilometri di queste linee ferroviarie a scarso traffico chi — secondo il governo — dovrebbe assicurare con mezzi stradali quei collegamenti? Non certo un privato uno Zeppieri, una Sita, un Lazzi, uno Stefanelli o un Merozzi. Sappiamo che costoro — vale a dire la lunga mano ramificata della FIAT — non terrebbero conto altro che del proprio profitto immediato con la conseguenza (come avviene ora nelle zone dove il servizio non è assicurato dalle ferrovie o dove queste non sono in condizioni di ben soddisfarlo) di avere livelli medi tariffari di gran lunga superiori a quelli assicurati ora dalle FS. E' evidente che ciò avrebbe un effetto economico altamente negativo specie nelle zone depresse.

Proprio ed anche partendo dalla esigenza di avere ovunque identità tariffaria, traiamo il convincimento dell'esigenza di riconfermare e consolidare la preminenza della gestione pubblica del servizio trasporti terrestri. Bisogna quindi respingere in via di principio l'ipotesi della privatizzazione di quei servizi e riconoscere, in ogni caso, la necessità che lo Stato assuma in proprio tutti i servizi automobilistici sostitutivi, paralleli ed integrativi delle linee che dovrebbero essere soppresse. Solo a questa condizione penso si possa prendere in esame la chiusura di una parte dei 5000 km di «rami secchi» ferroviari.

Le tariffe sono già alte

Non è però con siffatte soluzioni né con quella dell'aumento del 20 per cento delle tariffe merci e viaggiatori adombrato nel comunicato governativo che si sanerà la crisi delle FS. Anche su questa proposta nutriamo forti riserve tanto più che non è vero che le tariffe ferroviarie italiane siano troppo basse.

Una tariffa, supponiamo, di 10 lire a viaggiatore/km ha sull'utente italiano, che trae in media di un reddito annuo di 272 mila lire e nel Sud di 170 mila lire, ben altro peso che sull'utente inglese il cui reddito medio è di 1.652 mila lire, o su quello francese, che arriva alle 700 mila lire.

Vi è sì necessità di una diversa politica tariffaria, ma in senso opposto a quello adombrato dal governo, tale cioè che incoraggi masse crescenti a servirsi delle ferrovie e che, lungi dall'introdurre inasprimenti, favorisca nel settore viaggiatori il turismo di massa. Quanto al settore delle merci, ciò che è necessario è la diminuzione delle agevolazioni concesse — a mezzo delle tariffe preferenziali e con danno del consumatore, del piccolo produttore e dell'artigiano — ai grossi complessi monopolistici e ai cartelli tipo la Montecatini, la Italcementi, la FIAT.

Certamente per sopprimere le tariffe concessionali, quando un siffatto tipo di traffico preferenziale ha raggiunto sulle ferrovie il 43 per cento del traffico merci, bisogna trarre delle scelte diverse da quelle fin qui compiute dai governi democristiani. Ma proprio questo proponiamo, convinti che le ripercussioni positive del provvedimento non tarderebbero a realizzarsi e che nella situazione stradale attuale, questi grossi clienti non potrebbero rinunciare alle ferrovie.

Più in generale, il problema del pareggio o meno del bilancio e del contributo dello Stato alla sua Azienda deve essere affrontato e definito partendo dal riconoscimento della insostituibile funzione di calmieramento del prezzo del trasporto e di equa ripartizione del reddito nazionale che l'Azienda assolve in Italia.

D'altra parte, come si può pensare di modificare la preoccupante situazione ferroviaria quando, nello stesso campo strettamente economico, si ha il coraggio di presentare come decisione straordinaria ed adeguata lo stanziamento in 5 anni di 250 miliardi di lire in più e di soli 20 miliardi per il bilancio '61-62'? Con questi investimenti non si riuscirebbe a sopperire nemmeno alla carenza riconosciuta nello stesso settore della manutenzione normale e straordinaria e dei rinnovi.

Perchè scioperano i ferrovieri

D'altra parte il governo sa che, se necessita investire subito una somma molto più elevata dei 20 miliardi proposti per riportare un minimo di rinnovamento ai mezzi e alle attrezzature, occorre anche con altrettanta urgenza assumere almeno altri 20.000 ferrovieri per far fronte al superlavoro cui oggi è sottoposto il personale in deroga alle stesse leggi vigenti. Ma da questo orecchio non ci vogliono sentire: mezzo idoneo a risolvere la carenza di personale sembra ancora e sempre quello del rincrudimento delle discriminazioni e delle misure disciplinari per tentare così di scaricare sui lavoratori le responsabilità del disservizio.

Alla base dello stesso sciopero che il 15 aprile i ferrovieri italiani sono costretti ad effettuare vi è anche l'implicita denuncia della necessità, oltre che di assumere personale, di assicurare una più elevata retribuzione. Questa esigenza — è bene ricordarlo — non si può rinviare ancora nel tempo: oltre il 10% dei ferrovieri con famiglia tipo di 4 persone percepisce una retribuzione non superiore alle 40.000 lire mensili ed oltre il 30 per cento è in media di 20.000 lire al di sotto delle 80.000 riconosciute come minimo vitale dall'ISTAT. Di più gli stessi dirigenti aziendali percepiscono decine di migliaia di lire in meno di quello che normalmente viene corrisposto ad ingegneri o laureati di qualsiasi altro grosso complesso industriale privato.

Così stando le cose, riteniamo che il minimo da dire sui «coraggiosi provvedimenti» prospettati sinora dal governo, sia di considerarli inaccettabili.

Il prossimo sciopero viene anche a sottolineare questo giudizio negativo e riprovare, inoltre, la noncuranza del Ministro dei Trasporti che sistematicamente trascura ogni collaborazione dei lavoratori e che non ha tenuto fede all'impegno di discutere i problemi del risanamento aziendale con il Consiglio d'Amministrazione e con i Sindacati prima di investire del problema il consiglio dei Ministri ed il Parlamento.

I ferrovieri, nel riconfermare la loro responsabile intenzione di collaborare attivamente con l'Azienda, il ministro ed il governo, rivendicano da tempo tramite i loro Sindacati ed i loro rappresentanti nel Consiglio di Amministrazione delle FS il diritto di essere compartecipi attivi in tutte le istanze di direzione dell'Azienda, a cominciare dai comitati di esercizio e compartimentali per risalire fino al livello ministeriale. Essi vogliono sì collaborare ma non in posizione subalterna, e pretendono a ragione di essere investiti non solo dell'esame di merito sul come attuare questa o quella decisione ministeriale, ma di contribuire alle stesse scelte di politica economica.

RENATO DEGLI ESPOSTI

Importante riunione a Firenze

Iniziative per l'Ente Regione

Un Convegno nazionale si svolgerà a Torino

FIRENZE, 8 — Si è svolta a Firenze, presso la sede della Provincia, il Comitato esecutivo del movimento nazionale d'iniziativa per la attuazione dell'Ente Regione. Erano presenti Mario Fabiani presidente della provincia di Firenze, l'avv. Roberto Vighi presidente della provincia di Bologna, Gino Scaramucci presidente della provincia di Perugia, on. Giuseppe Dozza sindaco di Bologna, il professor Italo Mussioli sindaco di Forlì, il rag. Vincenzo Ciangaretti (Foligno), Vittorio Marcucelli (Roma), Giacinto Cantina (Firenze), Arrigo Marocchi (Bologna). Avevano scusato la loro assenza l'avvocato Giuseppe Valente (Genova), il F. Paolo Menan (Lanciano), rag. Giuseppe Catenacci (Potenza). Il comitato esecutivo ha ascoltato e discusso le bozze di relazione che saranno presentate alla prossima riunione del Consiglio nazionale del movimento.

Il rag. Vincenzo Ciangaretti ha parlato su «I consorzi di provincie e i consorzi intercomunali» e su «Le commissioni di studio». L'avv. Roberto Vighi su «Le finanze regionali e la legge elettorale regionale».

L'on. Giuseppe Dozza ha parlato su «I rapporti del movimento di iniziativa per l'attuazione dell'Ente regione con altri organismi di massa (sindacati, cooperative, ecc.)». Mario Fabiani ha parlato della preparazione del Convegno nazionale per la regione per il quale è stata avanzata una apposita richiesta al comitato organizzatore delle manifestazioni che si terranno a Torino nel quadro delle celebrazioni per il centenario dell'unità di Italia. Tale convegno infatti secondo le intenzioni del Comitato nazionale di iniziativa per l'attuazione dell'ente regione dovrebbe tenersi nella città di Torino.

Dopo la discussione sulle relazioni il comitato esecutivo ha deciso: 1) di convocare per l'11 maggio a Firenze il consiglio nazionale del movimento; 2) di presentare al Consiglio le relazioni discusse nella odierna riunione; 3) di proporre al consiglio proposte concrete tendenti a sbloccare la attuale situazione di carenza costituzionale con l'approvazione della legge per la elezione dei consigli regionali e superare difficoltà e ostacoli che finora hanno caratterizzato il permanente immobilismo in materia; 4) di proporre al Consiglio la convocazione del II Convegno nazionale, 5) di promuovere in tutte le regioni iniziative atte a diffondere la conoscenza del problema regionale nei vari aspetti organizzativi politici e finanziari.

La polizia carica gli operai a Brescia

BRESCIA, 8 — [illegible] convergenze [illegible] ha voluto mobilitare le forze della polizia contro gli operai in sciopero [illegible]

Lo sciopero [illegible] era in [illegible]

Il corteo [illegible]

Studio Stile 22

CORA in occasione delle manifestazioni Italia '61

regala un milione di bottiglie di Vermouth Stravei CORA agli amici dell'Amaro CORA

Con sole 1250 lire

acquistate subito o prenotate presso il vostro abituale fornitore la confezione speciale ***CORA Italia '61*** *che contiene 1 bottiglia di AMARO CORA a prezzo normale 1 bottiglia di VERMOUTH STRAVEI CORA*

GRATIS!

Approfittate della grande offerta speciale CORA.

Da Aprile Maria Fiore presenta alla TV il carosello «Lo sapevate che...»