uo carico doloroso, è partito lle 9 del mattino. Era Nale, ma nessuno ci pensava. ell'ospedale, i medici lottano per strappare alla mor i feriti: per Felice Chiodo, urtroppo, la lotta era inutie. Fuori, sulla piazza, si ammassavano i donatori di sanue. La generosa gara di solarietà, iniziata subito do la sciagura, continua. Miliaia di persone si sono preentate all'emoteca per offrie il proprio sangue, tanto he molte di esse sono state regate di tornare indietro, erchè le scorte di plasma pparivano ormai sufficien. Il dottor Beltrin è accoo con i suoi cinque figli da ongobardi (Cosenza). Un anitario gli ha fatto presene che del suo aiuto non c'era iù bisogno. Lui si è arrototo sul braccio la manica ella camicia e ha risposto: Prendetelo ugualmente: siamo venuti da tanto lontano». a Crotone, sono arrivati inque marinai della Capitaeria di porto, che hanno erduto alcuni amici nella iagura del ponte della Fiumarella. Da Cosenza, è giunto il dottor Serra, con nove tri di sangue raccolti in poe ore nella sua città.

Sopralluogo per l'inchiesta

Il sindaco di Milano, prossor Cassinis, ha inviato al refetto di Catanzaro il seuente telegramma: «A nome della città di Milano, sprimo commosso sentimen di affettuosa solidarietà er le famiglie vittime della ravissima sciagura che ha olpito cotesta nobile terra. a prego di rendersi interrete cordoglio presso autoità locali e l'intera popolaione». Il senatore Bosco, inistro della Pubblica Istruione (nella sciagura hanno erduto la vita oltre 20 stuenti che ogni giorno arrivavano nel capoluogo dalla zoa di Sovera Mannelli) ha redisposto un piano di assitenza per le famiglie delle ittime. Il presidente del Seato, Merzagora, ha così telegrafato: «Con animo profondamente rattristato dolorosa notizia grave sciagura ferroviaria, a nome del Senato della Repubblica e mio, pregola esprimere famiglie colpite da tanto tragico lutto espressioni di commosso cordoglio e di viva solidarietà». Per le famiglie delle vittime, i dipendenti dell'Amministrazione provinciale di Catanzaro hanno offerto una giornata di lavoro, la Provincia 25 milioni, i vigili urbani il ricavato della loro «Befana», la FIAT 30 milioni.

Questa mattina, la commissione d'inchiesta ha compiuto un sopralluogo a ponte della Fiumarella. Sui risultati dell'accertamento, viene mantenuto uno stretto riserbo: tuttavia, qualcosa è trapelato. Settanta viaggiatori hanno perduto la vita perchè uno dei perni di snodo, che collegava il carrello anteriore del vagone alla struttura rigida del vagone stesso, si è spezzato in curva. La carrozza, dunque, è rimasta per un istante agganciata alla motrice da un semplice uncino di ferro: anche esso, infine, sotto il tremendo sforzo si è spezzato ed è venuta la sciagura.

Velocità non eccessiva

Per comprendere che cosa è accaduto lungo la doppia curva a gomito, che i binari affrontano alla periferia di Catanzaro, è necessario tener presente che ogni vagone è munito di due carrelli, uno anteriore e uno posteriore, collegati alla struttura del vagone ciascuno da un perno d'acciaio. E' stato il perno anteriore a spezzarsi: e la carrozza non ha più avuto «gioco» in curva, ha proseguito rigidamente ed è precipitata nel burrone. Va sottolineato anche che la motrice ha affrontato e compiuto regolarmente la curva: ciò starebbe a indicare che la velocità del treno non era eccessiva come oggi molti vorrebbero far credere.

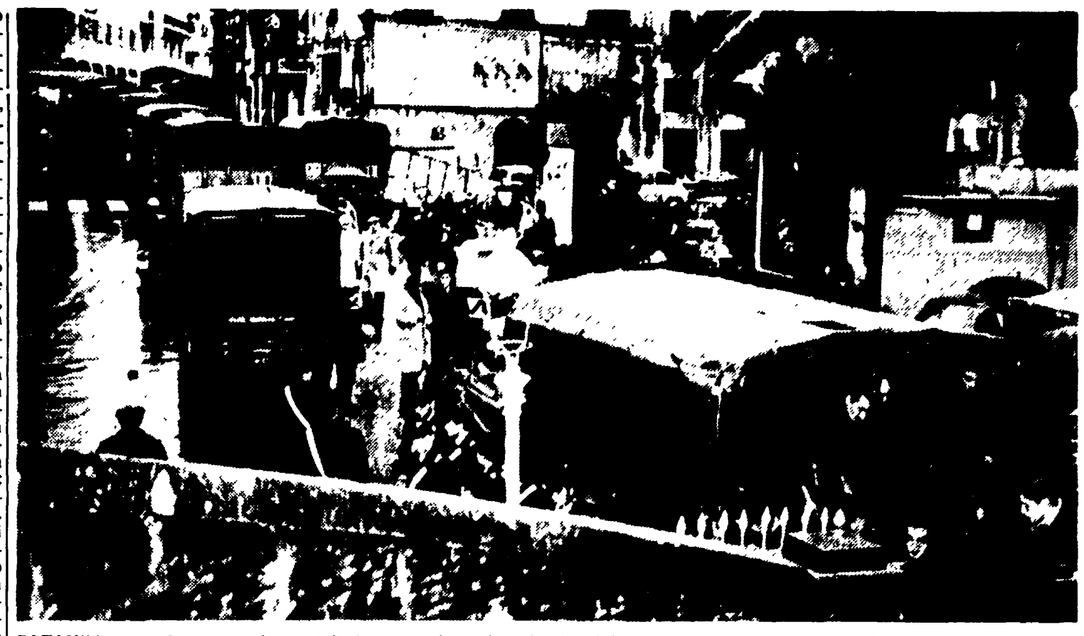
La commissione d'inchiesta nominata dal ministero dei Trasporti è composta dallo ing. Costa, vicedirettore generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dall'ing. Fanelli, ex direttore delle Ferrovie dello Stato, e dal prof. Stagni ordinario di tecnica dei trasporti dell'Università di Bologna. Essa avrebbe già ricostruito la sciagura in ogni particolare, limitandosi però a definirne soltanto la causa contingente: cioè, la presunta eccessiva velocità. Tutto, ripetiamo, sarebbe dipeso dal perno di aggancio.

Il treno avrebbe viaggiato fino all'imbocco della doppia curva alla velocità, regolarissima, di 40 chilometri orari. Qui, sui binari in discesa, avrebbe aumentato l'andatura (forse per l'eccessivo carico, forse per un guasto ai freni, perchè è inammissibile che proprio in quel tratto pericolosissimo il macchinista abbia dato via libera al motore). Di conseguenza, mentre la motrice proseguiva normalmente sulle rotaie, la carrozza avrebbe deragliato, tagliando i binari, e, quando anche il gancio si è spezzato, avrebbe abbattuto il muretto di protezione e sarebbe precipitata già dal ponte.

Migliorano i feriti

Le condizioni dei feriti continuano a migliorare. Otto di essi sono stati dimessi nella giornata di oggi. Degli altri quindici, il solo in gravi condizioni e lo studente Angelo Lio, di 15 anni, da Decollatura ma i medici non disperano di salvarlo.

ANTONIO GIGLIOTTI



CATANZARO — Le povere bare caricate su camion militari sono state fatte partire quasi di nascosto per i paesi di origine

CATANZARO — I feriti ricoverati nell'ospedale civile di Catanzaro (Telefoto)

CATANZARO — Il carrello anteriore del vagone della morte è finito a circa trenta metri dalla vettura: è visibile sulla destra (Telefoto)

Nuove trattative per l'ANIC di Ravenna

RAVENNA, 26 — Malgrado la insoddisfacente conclusione degli incontri avvenuti a Roma alla vigilia di Natale, lo sciopero dei lavoratori dell'ANIC è ancora sospeso. A questa decisione i tre sindacati provinciali dei chimici aderenti alla CGIL, alla CISL e alla UIL sono giunti dopo che si è verificato un fatto nuovo. Nelle discussioni avvenute presso il ministero del Lavoro, l'ENI si era dichiarata disposta a trattare soltanto sul riassetto zonale, respingendo le richieste relative all'indennità di mensa; fu a seguito di questo atteggiamento che i sindacati dichiararono di voler riprendere la loro libertà d'azione. Mentre le organizzazioni locali erano riunite per decidere la ripresa della lotta la direzione aziendale dell'ANIC ha comunicato di essere pronta a trattare anche la richiesta riguardante l'indennità di mensa. Sulle due questioni le trattative proseguiranno quindi a Roma

La nota giuridica

Il disastro e le colpe

Esprimiamo il nostro sentimento di dolore e di solidarietà agli italiani periti nella sciagura ferroviaria di Catanzaro, alla vigilia di uno dei momenti di riposo e di intimità che essi, forse, sarebbero riusciti a strappare alla magrezza della vita che erano costretti a condurre.

Impianti logori, vagoni traballanti, trascuratezza e vecchiume devono aver causato questa sciagura: nessuna modifica degna di questo nome al tracciato di quella ferrovia e agli impianti di essa è stata apportata mai da cinquanta anni a questa parte, malgrado le esigenze nuove dei traffici, l'aumento dei passeggeri e del tonnellaggio. Crediamo, anzi, che i tempi di percorrenza tra una stazione ed un'altra siano i soli a non essere rimasti quelli di 50 anni fa e siano stati raccorciati: gli impianti ferroviari, quindi, con ogni probabilità, sono stati sottoposti a una usura maggiore delle velocità superiori a quella ridicola dei 25 km. orari cui erano rapportati.

Responsabilità ben precise discendono certamente da questo stato di cose, che i lavoratori non hanno mancato di denunciare decine di volte. Sono responsabilità di natura politica, amministrativa, penale.

Lo Stato spende due miliardi e mezzo all'anno tra sussidi e contributi per quella ferrovia: come è stata utilizzata questa cifra enorme, e la ferrovia da sola quanto incassa? Quale trattamento economico è riservato al personale, quale è l'orario di lavoro che gli è imposto, quali provvedimenti sarebbero stati assunti a carico di un dipendente che avesse rifiutato di prestare l'opera propria sulla «più sgangherata ferrovia d'Italia», adducendo la insicurezza degli impianti o la pericolosità del tracciato o la decrepitezza di motrici o vagoni, a motivo del rifiuto?

Sono domande che rimarranno senza risposta, probabilmente, ma servono a confermare che le responsabilità risalgono alla classe dirigente, centrale e periferica, agli organi di controllo, a quelli della direzione aziendale.

L'evento, nel delitto colposo, secondo il codice penale, può essere cagionato anche dalla cooperazione di più persone (articolo 113) o dalla convergenza di più cause indipendenti tra loro. Ma solo taluni del personale minore sono stati fermati finora.

Non ci sembra più dubbio, dunque, che quando si afferma che chi vola sono quasi sempre gli stracci, si afferma cosa radicata nella realtà del Paese.

Ci rendiamo conto che le cause che hanno concorso a produrre la sciagura, ma che preesistevano a questa, non escludono le responsabilità eventuali, ma ci stupisce la subitaneità con cui, novantanove volte su cento, elementi di colpevolezza si scoprono a carico dell'ultima o, tutt'al più, della più piccola ruota del carro.

Il conducente, per esempio, sarebbe accusato questa volta d'aver eseguito una frenata brusca: ma chi ha consentito che vagoni circolassero e impianti permanessero immutati per 50 anni, che rispondono con l'uscire dai binari o con lo spezzarsi del convoglio, ad una sollecitazione ordinaria qual è una frenata brusca?

Le inchieste disposte sono tante e tante sono state le persone che, insieme, hanno interrogato il conducente Miceli per ore e ore, che riteniamo che il silenzio incomberà su questo e su molti altri interrogativi che sorgono da questo avvenimento terribile.

Speriamo di poter tornare sull'argomento però, appena saremo in possesso di altri elementi che ci consentiranno di farlo, perché desideriamo illustrare compiutamente le responsabilità che restano impunite quando accadono simili fatti colposi, e la premura con la quale si procede a carico dei «minimi» e si additano questi alla opinione pubblica come i soli e, vorremmo dire, i perenni responsabili di disastri simili.

Abbiamo detto che in un delitto colposo più cause indipendenti tra loro possono concorrere a produrre l'evento.

Un delitto colposo è quello il cui evento non è voluto da chi ha agito ma si verifica a causa di negligenza, imprudenza o imperizia sua o perché egli non osserva leggi, regolamenti, ordini o discipline.

L'evento è il risultato dell'azione dell'agente.

Ritenere di avere scoperto elementi di colpevolezza a carico di uno non significa, però, trascurare la colpevolezza di altri che, agendo anteriormente al disastro, abbiano creato le premesse necessarie o sufficienti perché questo si verificasse.

Il problema della colpa, in accadimenti di questo genere, è sempre complesso, ma la tendenza generale e permanente è quella di dare ad esso una soluzione apparisce e immediata nella speranza di temperare lo sdegno e la commozione della collettività.

Sono soluzioni, però, che finiscono in genere col porre in ombra o col far dimenticare le responsabilità vere e che, ricadendo sempre sulle spalle dei lavoratori, assumono veste di discriminazione di classe.

Ma questo non inganna più nessuno e, anzi, contribuisce a orientare la coscienza pubblica sullo stato delle cose nel sud d'Italia e sulla soluzione da dare a questi problemi che sono problemi di democrazia e di libertà.

GIUSEPPE BERLINGIERI

In difesa dei diritti sindacali

Confermato per il 4 lo sciopero nelle FS

Un dirigente dello SFI polemizza con l'organizzazione aderente alla CISL

Il sindacato ferrovieri italiani aderente alla CGIL ha confermato per il 4 gennaio lo sciopero di 24 ore: a questa astensione dal lavoro partecipa anche l'organizzazione dei ferrovieri che fa capo alla UIL, mentre se ne astiene il sindacato della CISL. In polemica con quest'ultimo sindacato il compagno Vezio Bigagli membro della segreteria dello SFI ci ha rilasciato una dichiarazione nella quale si riafferma la giustezza delle rivendicazioni avanzate dalla organizzazione unitaria e delle decisioni di lotta da essa prese.

In particolare il dirigente unitario ha risposto a due accuse mosse dalla CISL allo SFI: lo sciopero avrebbe motivi politici; la lotta dei ferrovieri si proporrebbe di creare il massimo disagio fra gli utenti. Nel fare queste affermazioni — ha detto il compagno Bigagli — la CISL sembra dimenticare che l'azienda, d'accordo col ministro, contesta ai ferrovieri la legittimità di uno sciopero effettuato 50 giorni prima e che la contestazione avviene proprio alla vigilia delle feste di fine d'anno. Il sindacato unitario, inoltre, ha chiesto il 13 dicembre al ministro un incontro e soltanto il 21, constatato che il ministro non aveva intenzione di rispondere, si è deciso a proclamare lo sciopero per il giorno 4 gennaio, per una data — ossia — nella quale il traffico viaggiatori in coincidenza con le feste è terminato o quasi. Si è così evitato proprio quel disagio che invece si vorrebbe far credere sia nelle intenzioni dei sindacati provocare.

La CISL inoltre — prosegue la dichiarazione del sindacalista della CGIL — dimentica che lo sciopero del 27 ottobre fu fatto proprio per ottenere la discussione delle norme di applicazione della legge sugli appalti. Non solo: il 13 ottobre la CISL, insieme alle organizzazioni aderenti alla CGIL e alla UIL, scioperò proprio per chiedere la contrattazione delle norme di applicazione della legge sugli appalti. Perchè oggi, dunque, la CISL si tira indietro, quando si tratta di difendere il diritto allo sciopero, colpito concretamente dalla decisione della amministrazione di richiamare e di punire gli scioperanti?

Vogliamo però dare atto alla CISL — ha concluso Bigagli — che nel suo comunicato vi sono anche affermazioni positive. Si afferma infatti che «i sindacati della CISL richiedono al ministro dei Trasporti di riesaminare i preannunciati provvedimenti disciplinari nei confronti dei ferrovieri che parteciparono allo sciopero dell'ottobre scorso, in quanto — in linea di principio — la CISL ritiene che non sia di competenza degli organi amministrativi, ne dell'esecutivo, interpretare i limiti e le modalità di un ricorso allo sciopero sindacalmente corretto». E' un'affermazione questa — ha detto il dirigente dello SFI — che noi condividiamo: essa però è in netta contraddizione con tutta l'altra parte del comunicato della CISL.

Per una falla provocata da un colpo di piccone

Mille litri d'acqua al secondo nel traforo del Monte Bianco

I minatori lavorano col corpo immerso per metà nel fango - La lesione, comunque, non desta preoccupazioni e dovrebbe essere eliminata in breve tempo

TORINO, 26. — Un colpo di piccone, sul fronte di avanzamento del traforo del Monte Bianco, ha aperto una falla che eroga acqua alla potenza di mille litri al minuto secondo. L'acqua, irrompendo su buona parte del tratto scavato, ha costretto i minatori a lavorare in difficilissime condizioni con i corpi immersi per metà nel liquido limaccioso.

La ditta che ha in appalto i lavori (la Società per le condotte d'acqua di Roma) ha provveduto ad installare una pompa che convoglia all'uscita del traforo quattrocento litri d'acqua al minuto secondo. I rimanenti seicento litri che escono dalla falla, larga più di mezzo metro, sono raccolti in altre tubature.

Il ritmo dei lavori di scavo, a seguito dell'accaduto, si è quindi ridotto: dagli otto o nove metri di scavo che venivano in media effettuati si è quindi giunti a cinque metri. La temperatura da quaranta gradi è scesa a quindici.

Stando ai primi accertamenti effettuati da tecnici, la roccia non presenta lesioni di rilievo o che, comunque, presenti preoccupazioni. Si è tuttavia provveduto ad «imbrigliare» con maggior impiego di mezzi il fronte di avanzamento.

Il giorno di Natale nessun minatore è sceso in galleria: solo gli operai delle idrovore che sorvegliano il buon funzionamento degli impianti di sicurezza sono rimasti nel piazzale davanti al fronte di avanzamento.

Lo stato dei lavori nella zona italiana, allo stato attuale, è il seguente: sono stati superati i tremilatrecento metri e resta da abbatere il diaframma di duemila duecento metri, cosa che dovrebbe essere effettuata entro il 1962.

Natale in fondo alla miniera

TOULOUSE, 24 — I minatori del bacino carbonifero dell'Aveyron, che scioperano nelle gallerie da martedì hanno celebrato il Natale in fondo alla miniera a trecento metri di profondità. Gli 850 uomini hanno ribadito il proposito di non ritornare alla superficie finchè le loro rivendicazioni non saranno state accolte.

D'altra parte, i sindaci dei comun. di Decazeville, Aubin, Cransac, Firmy, Flagnac, Auzits e Livinhac hanno manifestato l'intenzione di dimettersi se gli scioperanti non avranno ottenuto soddisfazione entro mercoledì

Carambola d'auto a Torino: due i morti e quattro i feriti

TORINO, 26. — Un'impressionante carambola d'auto, che si è conclusa con il tragico bilancio di due morti e quattro feriti è avvenuta stamane in pieno centro della città, all'angolo di corso Giulio Cesare con via Botticelli.

Una «1200» targata Milano e diretta all'autostrada di Ivrea ha investito una «600»: le due auto rimbalzando, a causa della forte velocità, hanno urtato a loro volta contro una «1100» ed un'Alfa.

La «600» i cui occupanti, il 32enne Giovanni Pioletti e Santina Scalzotti, di 27 anni, ambedue residenti a Torino sono morti, proveniva da Milano.

Da via Botticelli, senza rispettare il segnale di stop è sbucata improvvisamente la «1200» guidata dal proprietario Maurizio Stefani di 21 anni che aveva al fianco la fidanzata Silvana De Petris di 18 anni. Poichè le due vetture procedevano a velocità sostenuta l'urto è stato tremendo ed inevitabile: le portiere della «600» si sono aperte di colpo, proiettando all'esterno i due occupanti.

Il Pioletti è morto sul colpo, mentre la Scanzotti è finita con il capo contro la ruota dell'auto investitrice: i capelli, imbrigliatisi tra il pneumatico e il cerchione sono stati sradicati di netto. La poveretta, soccorsa e trasportata immediatamente all'ospedale è deceduta poche ore dopo per dissanguamento. Gli occupanti delle altre vetture se la caveranno invece con pochi giorni di degenza

La Polizia Stradale, accorsa sul posto della sciagura, ha aperto un'inchiesta.

Muoiono asfissiati il giorno di Natale due marinai italiani

LAS PALMAS, 26. — Le autorità marittime hanno comunicato che due marinai italiani sono rimasti asfissiati il giorno di Natale mentre stavano pulendo una cisterna vuota di vino del mercantile *Nicola Jacoritti* in rotta da Dakar ad Orano.

I due italiani sono Francesco Fazio, di 26 anni e Mario Lasandro, di 19. Il Fazio è stato sopraffatto dalle esalazioni di gas provenienti dalla cisterna si terrà in gennaio nella capitale nigeriana. Non va dimenticato che il 75 per cento del commercio estero nel Niger ex-francese transita per la Nigeria e che è egualmente la Nigeria il suo maggiore cliente e fornitore.

Resi noti gli imponibili dei contribuenti napoletani

NAPOLI, 26 — Ecco gli imponibili tassati di alcuni contribuenti napoletani, secondo i ruoli principali dell'imposta di famiglia, relativi al 1961 e che andranno in riscossione nel febbraio prossimo, esposti stamane negli albi del Comune: armatore Achille Lauro, imponibile 150 milioni (imposta da pagare 21 milioni e 600 mila); armatore Alberto Laudiero, imp. 17 milioni 790 mila (2 milioni 561 mila 760); ingegner Luigi Tocchetti professore universitario, imp. 11 milioni (1 milione 487 mila 640); ing. Marcello Rodinò di Miglione, amministratore delegato della RAI-TV, imponibile 9 milioni 320 mila (1 milione 135 mila 735); avv. Stanislao Fusco, direttore generale del Banco di Napoli, imp. 8 milioni 800 mila (1 milione 32 mila 768); prof. Epicarmo Corbino, presidente del Banco di Napoli, imp. 7 milioni (692 mila).

Il decesso del sen. Savio

MILANO, 26. — E' deceduto nelle prime ore di ieri, in una clinica cittadina il sen. socialdemocratico avv. Edgardo Savio, da tempo sofferente di cuore, per sopravvenuta crisi cardiaca. Egli era stato eletto la prima volta nel 1958 per la circoscrizione di Milano. Le esequie avranno luogo domani.

Al Senato gli succederà il giornalista Giuseppe Faravelli, che nelle elezioni del 1958 aveva ottenuto 11.846 voti preferenziali

La Edison è responsabile dei settanta morti

(Continuazione dalla 1. pagina)

riguardano le condizioni degli impianti. Sulle Calabro-Lucane sono installate rotaie che a mala pena reggerebbero al passaggio di un tram. Il loro peso per metro lineare è di appena 25 chili, mentre le rotaie delle FFSS hanno un peso, per ogni metro, da un minimo di 36 chili per i tronchi di scarso traffico, ad un massimo di 60 chili per i tratti principali. Inoltre i binari della ferrovia gestita dalla Edison hanno delle giunzioni ogni 8 o 12 metri (nelle ferrovie statali il minimo è di 18 metri), il che significa che provocano un maggior scuotimento del materiale rotabile e quindi una maggiore usura. Tutto il tratto delle Calabro-Lucane ove si è verificato il disastro è situato in zone di montagna con pendenze fortissime (fino al 100 per mille, ove la trazione deve avvenire con un terzo binario ad ingranaggi, la cosidetta «cremagliera») e curve molto strette. Queste condizioni tecniche portano tutte ad una conclusione: i binari della «curva della morte» non potevano reggere. Averli lasciati in quelle condizioni è una precisa responsabilità della società monopolistica.

Ancora: sin dal 1959 la società poteva presentare al ministero Trasporti un piano di ammodernamento che lo Stato avrebbe finanziato in base ad una legge: non risulta che tale piano sia stato presentato. Evidentemente la Edison trova più conveniente presentare un bilancio in deficit e ricevere in questo modo miliardi a fondo perduto. L'esigenza di un piano di ammodernamento delle Calabro Lucane è stata respinta più volte dal monopolio: quando è stata posta dagli scioperi dei ferrovieri, quando è stata sollecitata dai sindaci della zona interessata, quando è stata drammaticamente riproposta due anni fa dalla sciagura che costò la vita ad un sottufficiale dei carabinieri precipitato dal treno per l'improvvisa apertura di uno sportello. Ora la Società — si apprende da Catanzaro — fa circolare la voce che la migliore soluzione sarebbe quella di tagliare il «ramo secco», sostituendo il treno con una nuova rete di autolinee. Si vorrebbe così evitare la nazionalizzazione e soprattutto aprire un nuovo spazio all'impero delle autolinee, uno dei più lucrosi affari dominati dalla FIAT e dagli altri gruppi monopolistici. Proprio la FIAT ha ieri annunciato la donazione di 30 milioni a favore delle famiglie delle vittime della sciagura di Catanzaro: una piccola tangente sui profitti che il monopolio dell'auto ricava dalla nefasta politica dei trasporti che si segue nel nostro paese.

Di tale politica generale dei trasporti si dovrà tra poco occupare il Parlamento: il gruppo comunista ha chiesto che il disegno di legge predisposto dal governo sia discusso in aula, e ciò per imporre alla maggioranza un dibattito pubblico impegnato sulle scelte politiche connesse al problema (che il governo voglia sottrarsi a un pubblico dibattito è stato confermato ieri da una nota ufficiosa che polemizza con la richiesta comunista). La sciagura di Catanzaro indica chiaramente a quali conseguenze sia giunta una politica concepita in funzione degli interessi monopolistici, ed è a tale politica che occorre mettere fine.

Era stato Parte civile nel processo di Lanusei

Cinque colpi di pistola contro un legale sardo

Vendetta del bandito Giuseppe Pes? - Sul latitante, cinque milioni di taglia

CAGLIARI, 26. — Un avvocato di Chilarza il 41enne Pietro Mongili è stato ripetutamente colpito al viso e al collo da una scarica di proiettili sparati da uno sconosciuto che lo ha affrontato in una delle vie principali di Abbasanta.

La fulminea aggressione è avvenuta nella tarda serata di ieri alla presenza delle due figlie e della moglie del professionista; dopo aver compiuto l'attentato il feritore è riuscito a fuggire e vane sono state finora tutte le ricerche.

Il fatto ha tutta l'apparenza di una vendetta: tempo fa lo avvocato Pietro Mongili aveva sostenuto la parte civile nel processo di Lanusei, in seguito al quale un bandito latitante su cui pende tuttora una taglia di cinque milioni, Giuseppe Pes, fu condannato all'ergastolo. Tale condanna fu confermata in Cassazione: il Pes, ha continuato da allora in poi ad operare nella zona di Cagliari e molti, secondo la polizia, sarebbero i delitti che ha commesso.

L'avvocato Mongili è ora ricoverato all'ospedale di Ghilarza dove i medici, dopo un delicato intervento chirurgico, l'hanno dichiarato fuori pericolo.

Affollata la funivia più alta d'Europa

AOSTA, 26. — La funivia più alta d'Europa, sottoposta a collaudo l'antivigilia di Natale, ha ripreso regolarmente a funzionare ricollegando Courmayeur con Chamonix, e trasportando numerosi turisti che hanno passato le feste in alta montagna.

Come si ricorderà, l'impianto ebbe spezzata la fune traente da un aviogetto militare francese

Sfrattati a Firenze i «fiaccherai»

FIRENZE, 26 — Quattordici «fiaccherai» che, praticamente, costituiscono il «grosso» del complesso dei pittoreschi auriga fiorentini, hanno ricevuto la intimazione di sfratto dalle stalle di via Pisana, dove, da tempo immemorabile, ricoverano le loro carrozze ed i loro cavalli. Le stalle — una serie di stanzoni e di tettoie — dovrebbero essere destinate a garages per auto e autocarri.

In questi giorni infatti il proprietario ha dato lo sfratto all'affittuario delle stalle e questa, conseguentemente, si è vista costretta a comunicare la notizia ai fiaccherai, che erano in subaffitto.

I «fiaccherai» hanno elevato una protesta e un esposto è stato trasmesso al sindaco da parte di due legali che hanno assunto la difesa degli sfrattati.

Frattanto si stanno cercando varie soluzioni per sistemare convenientemente carrozze e cavalli anche perché, così come a Roma le «carrozzelle», i «fiaccherai» rappresentano una nota caratteristica della città particolarmente apprezzata dai turisti italiani e stranieri specialmente nel periodo estivo per le gite al Viale dei Colli, alle Cascine e in alcuni punti dello stesso centro fiorentino.