Il convegno indetto dai sindacati unitari a Catanzaro

L'appello della C.G.I.L.: statizzare le Calabro-Lucane

Le società di assicurazione vogliono pagare i morti del 23 dicembre un milione l'uno
La storia dell'attività della Edison nelle ferrovie meridionali - Le conclusioni di Scheda

(Dal nostro inviato speciale)

CATANZARO, 7. — Un appello a tutte le popolazioni della Calabria, della Puglia e della Lucania è stato votato stamane a conclusione del convegno per la statizzazione delle ferrovie Calabro-Lucane, promossa dalla CGIL. In calce a questo appello apporranno la loro firma tutti coloro i quali intendono liquidare la speculazione dell'Edison ed ottenere per il Mezzogiorno un sistema di trasporti ferroviari moderno, efficiente e sicuro. L'appello sarà inoltre proposto, per la votazione, in tutti i Consigli comunali e provinciali delle tre regioni.

Un comitato unitario, composto da rappresentanti delle Camere del Lavoro, di consiglieri provinciali e di consiglieri comunali dei capoluoghi, curerà gli sviluppi dell'azione per la statizzazione delle Ferrovie; azione che appare unitaria, ma anche molteplice ed articolata. Comitati unitari — sulla scia di quello sorto a Decollatura, poche ore dopo il disastro della Fiumarella — sorgeranno nei comuni. La CGIL ha preso impegno, per bocca del compagno Scheda, di promuovere e coordinare l'azione in Parlamento.

Il convegno interpreta l'angustia della popolazione, messa in allarme, per esempio, dalla notizia che anche ieri vi è stato un deragliamento sulle Calabro-Lucane, fortunatamente senza vittime, perchè si trattava di un treno merci.

Altre notizie non mancano per accrescere lo sdegno e la vigilanza popolare; è un fatto, per esempio (come è stato comunicato al convegno dall'avv. Bonacci) che in questi giorni sono in giro per le case delle vittime del disastro dei funzionari della «Assicuratrice Italiana», intenzionata a versare un milione per ciascuno dei morti, in cambio dell'impegno che questo baratto esaurisca ogni azione di rivalsa in sede civile. «Un milione — ha gridato l'avv. Bonacci — quanto costa una bestia da macello!»

L'avv. Bonacci è intervenuto al convegno con altri cinquanta cittadini di Decollatura, molti dei quali avevano partecipato ieri ad una assemblea tenuta dalla delegazione dei parlamentari comunisti in visita al paese. Erano presenti inoltre nel teatro molti abitanti degli altri paesi colpiti dalla sciagura e delegazioni del crotonese e delle province di Cosenza e Reggio Calabria. Era anche intervenuta una folta rappresentanza pugliese e campana. Hanno partecipato ai lavori infine i senatori e i deputati comunisti della delegazione parlamentare in visita nella zona, oltre tutta la deputazione comunista calabrese, l'on. Mancini ed altri rappresentanti del PSI, i sindaci di Crotone, Petilia, Cutro, nonchè moltissimi consiglieri provinciali e comunali, dirigenti sindacali e delegazioni unitarie di tutte le fabbriche di Crotone. Rappresentava la CGIL, come abbiamo detto, il compagno Rinaldo Scheda.

La relazione è stata tenuta dal segretario regionale calabrese della CGIL Poerio, il quale ha rievocato le giornate drammatiche dopo la sciagura e l'azione dei lavoratori ed ha fatto la storia delle Calabro-Lucane dal 1910 ad oggi.

La discussione, come abbiamo detto, ha precisato e ampliato i temi della relazione Longo, per esempio, del sindacato ferrovieri — seguito poi anche dal compagno on. Francavilla di Bari — ha chiesto che un commissario dello Stato sia messo alla testa dell'azienda.

Bisogna infatti — oltre tutto — stroncare l'azione vessatoria e di provocazione degli uomini della Edison. Anche in questi giorni sono state, per esempio, operate delle rappresaglie contro le commissioni interne: 4 cantonieri sono stati licenziati ed altri minacciati di licenziamento.

Per altro non si tratta solo delle Calabro-Lucane, come ha ricordato l'on. Francavilla un terzo circa delle ferrovie sono in mano a gruppi privati (per più di 7.000 chilometri) e si tratta sopratutto di ferrovie meridionali. Va ricordata, per esempio, la ferrovia Sud-Est, che gestisce alcune linee interne fra Bari, Otranto e Taranto: a queste ferrovie sono andati nel 1952 6 miliardi per un ammodernamento che non si è mai compiuto: oltre 2 miliardi circa all'anno di sovvenzione. Ogni mese — ha affermato l'on. Francavilla — la cronaca deve registrare la morte di 3-4 persone a causa di incidenti ferroviari sulle Sud-Est.

Sono intervenuti ancora sul tema del coordinamento della lotta in ogni paese l'on. Mancini del PSI — il quale ha chiesto uno sviluppo del movimento democratico in senso continuativo — Saverio Alvaro, della Camera del Lavoro di Reggio Calabria, l'on. Miceli del PCI, l'avvocato Dominiani consigliere provinciale socialista.

Il compagno on. De Grada ha portato l'esperienza della delegazione parlamentare comunista ed il saluto dei milanesi, impegnati — egli ha detto — non meno dei meridionali nella lotta contro l'Edison. Infine, Il compagno Scheda ha ricordato l'impegno unitario e la lotta della CGIL contro i monopoli, anche nel settore dei servizi pubblici, che è — vedi lo scandalo dell'aeroporto di Fiumicino — uno di quelli nei quali l'interesse privato genera, per lucro, situazioni gravissime. Gli interessi privati hanno corrotto lo Stato; se se ne vuole uscire, bisogna recidere di sana pianta ogni tentacolo della speculazione.

Ora il problema delle Ferrovie è uno degli essenziali da affrontare nell'ambito dello sviluppo economico del Mezzogiorno, sviluppo che interessa ed impegna tutta la nazione. La coerente visione della CGIL, a questo proposito, è stata confermata nel recente convegno di Napoli: il cosiddetto «miracolo economico» non elimina, ma aggrava la situazione meridionale. Per mutare le arretratezze del Sud, debbono mutare gli indirizzi politici e sociali delle classi dirigenti. In conclusione, il compagno Scheda ha confermato che l'impegno della CGIL è di coordinare l'azione dei vari gruppi in Parlamento per la statizzazione delle Calabro-Lucane.

Nel pomeriggio i parlamentari comunisti hanno tenuto una conferenza stampa nel corso della quale ha parlato l'on. De Pasquale, di Messina. Dopo aver deprecato lo stato in cui si trova la ferrovia Calabro-Lucana, l'oratore ha detto che l'allarme delle popolazioni è pienamente giustificato e che i calabresi richiedono unanimemente la revoca della concessione alla Edison e l'immediato passaggio della intera rete alle FF. SS.

«La delegazione dei parlamentari — ha concluso l'on. De Pasquale — dichiara altresì che il 16 gennaio prossimo, in occasione della riapertura della Camera, si impegna formalmente nei confronti di tutta la regione calabra a far sì che il governo, oltre a prendere in esame la statizzazione della ferrovia, compia come primo atto la nomina di un commissario governativo per la tutela degli interessi dei cittadini che viaggiano».

ALDO DE JACO

Casellante ucciso dal treno

CHIERI (Torino), 7. — Il cantoniere Mario Visentin, di 45 anni, residente in un casello ferroviario presso Pessione, è stato investito e ucciso stamane dal treno Roma-Torino al km 27.250 della ferrovia, nel tratto fra le stazioni di Pessione e di Villanova della linea Torino-Asti. Il Visentin, che era addetto al servizio di guardialinee, era intento a ripristinare alcuni bulloni e non si è accorto del sopraggiungere del treno.

A Treviglio i funerali del capotreno di Vidalengo

TREVIGLIO (Bergamo), 7. — Si sono svolti oggi pomeriggio a Treviglio i funerali del capotreno Luigi Messaggi, morto nel disastro ferroviario di Vidalengo. Al corteo funebre hanno preso parte autorità nazionali e locali. Le onoranze si sono svolte a spese delle Ferrovie dello Stato che hanno inviato una corona di alloro. La salma, dopo i funerali di Treviglio, è stata tumulata nel cimitero di Casaletto Cremasco.

Parlamentari del PCI visitano i centri colpiti dal disastro ferroviario

(Dal nostro inviato)

DECOLLATURA, 7 — Siamo tornati a Decollatura insieme ad una delegazione di parlamentari comunisti composta dai senatori Bertoli di Napoli, Macchetti di Reggio Emilia, De Luca di Catanzaro e dai deputati De Pasquale, Misefari, e Fiumanò di Messina e Reggio Calabria. Un'altra delegazione di parlamentari comunisti, composta dal sen. Imperiale (Foggia) e dai deputati Marchesi (Treviso), De Grada (Milano) e Messinetti (Crotone) visitava intanto San Pietro, Serrastretta e gli altri paesi colpiti dal disastro ferroviario del 23 dicembre.

Abbiamo rivisto le case dove è entrata la morte, ancora avvolte nel dolore e nella disperazione. Abbiamo risentito il lamento della madre della studentessa Enrica Tomaino, abbiamo rivisto la mamma del giovane comunista Ilario Audino, più magra, più consunta, incapace di uscire dal cerchio dei ricordi del ragazzo sorridente, davanti alla cui foto sul comò bruciano ora due lumini. Il padre di Falario era giunto dalla Germania dove lavorava e non potrà più ripartire.

Sono molti gli emigrati tornati in paese per il lutto. Ieri è giunto dal Canadà Angelo Esposito, mentre Luigi Scalzo è in viaggio dall'Australia.

I parlamentari comunisti, vigilitati da vicino e da lontano da imponenti forze di polizia, oltre a portare alle famiglie colpite la solidarietà dei lavoratori italiani, hanno raccolto importante materiale di prima mano per l'inchiesta parlamentare che sarà condotta ed hanno potuto trarre dalla loro visita una testimonianza viva, diretta di uno stato d'animo che è ben lontano da quello delle «autorità competenti».

A. D. J.

Uno dei protagonisti dello scandalo di Fiumicino

Perchè è stata ordinata l'inchiesta sull'ing. Lensi

Favorì l'Italcable (e quindi l'Immobiliare) impedendo la scelta di Casal Palocco per la sede dell'aeroporto

Una commissione di alti magistrati condurrà l'inchiesta disposta dal ministro delle PP. TT., senatore Spallino, nei confronti dell'ing. Ernesto Lensi, uno dei personaggi più in vista dello scandalo di Fiumicino. L'ing. Lensi, già dirigente dell'ufficio VI del ministero delle PP.TT. all'epoca in cui la commissione Matricardi operò la scelta del terreno su cui sarebbe poi sorto l'aeroporto intercontinentale di Roma, e oggi il direttore dell'Istituto superiore delle Telecomunicazioni che ha la sua sede sul viale di Trastevere. E' ritenuto un tecnico capace, in grado di raggiungere a scadenza più o meno breve altri ambiziosi traguardi nella burocrazia ministeriale, se non fossero intervenuti prima lo scandalo di Fiumicino e poi la inchiesta parlamentare.

La relazione della commissione parlamentare, nelle conclusioni, ha affermato che la sua indagine va

«continuata ed estesa in modo che le eventuali responsabilità di funzionari civili o militari, e in particolare modo dell'ing. Lensi e dei colonnelli Panunzi e Toscani, siano denunciate secondo le norme disciplinari contabili e penali...».

Di qui, quindi, la decisione del ministro, intervenuta però con un certo ritardo, di aprire l'inchiesta sul funzionario. I procedimenti in corso a carico di dipendenti dello Stato censurati per il loro operato a Fiumicino sono attualmente due: quello della Difesa, nei confronti di Amici e, pare, dei colonnelli Toscani e Panunzi, e quello delle PP.TT. verso Lensi.

All'ing. Ernesto Lensi, in sostanza, si fa carico di avere svolto, nel momento in cui rappresentava il ministero delle PP. TT. in seno alla commissione che avviò la costruzione dell'aeroporto, opera diretta a salvaguardare gli interessi dell'Italcable.

Fiumicino o Casal Palocco? La commissione si trovò di fronte a due strade, e alla fine, com'è noto, imboccò la prima strada che s'è dimostrata essere la più onerosa per lo Stato, anche se i tecnici sostengono ancora oggi essere stata la più giusta.

Tra i sostenitori di questa tesi fu anche l'ingegner Lensi.

Per inquadrare compiutamente la questione, ci corre l'obbligo di ricordare che Casal Palocco è per gran parte di proprietà della Società Generale Immobiliare

La vaticana Società Generale Immobiliare è uno dei nodi cui portano molti fili della intricata matassa di Fiumicino. Il monopolio edilizio non compare mai in prima persona, ma tutta la vicenda dell'aeroporto, più o meno chiaramente, appare essere stata condizionata, all'origine, dagli interessati dell'impresa vaticana. Attorno a questa, poi, ruotano come burattini che talvolta riescono a fare i propri piccoli o grandi affari, i protagonisti dello scandalo.

Dal primo grosso «colpo» riguardante la scelta del terreno dell'aeroporto alle ultime vicende (anche quelle apparentemente non connesse con Fumicino), lo zampino dell'Immobiliare c'è sempre, sia che si manifesti attraverso le precipitose decisioni di ministri sia che appaia nelle vesti di un colonnello amico di un monsignore potente.

La vicenda della scelta del terreno in origine ha un nome: Italcable, la società che gestisce, in collaborazione con analoghi enti di altri paesi, i servizi cablografici. Ma Italcable vuol dire anche Immobiliare, tanto è vero che il monopolio edilizio vaticano ha un suo uomo, l'ingegner Golinelli, nel Consiglio di amministrazione dell'Italcable.

A Casal Palocco, l'Immobiliare era (ed è) proprietaria di milioni e milioni di metri quadrati di terreno edificabile. I suoi interessi sarebbero stati perciò seriamente danneggiati, nel caso fosse stato deciso lo esproprio per far sorgere l'aeroporto nella zona. Ne sarebbe derivato un danno immediato con l'esproprio, ma soprattutto tutta la politica urbanistica dell'Immobiliare — che ha trovato la sua espressione nel piano regolatore approvato sotto il sindaco Cioccetti, piano che prevede appunto lo sviluppo di Roma verso l'EUR e Ostia — sarebbe saltata.

Il «colpo» compiuto a Casal Palocco nel 1947 con gli impianti Italcable, aveva dunque per la società vaticana una prospettiva ben più ampia. Ora, in quella zona, sorge il confortevole villaggio residenziale dell'Immobiliare; di uno dei villini pare sia proprietario anche l'ing. G. Lensi.

Ecco perchè, appena cominciò a profilarsi la possibilità che la scelta della commissione per l'aeroporto intercontinentale cadesse su Casal Palocco, l'Italcable intervenne, sul finire del 1946, con la decisione di costruire i propri impianti nella tenuta dell'Immobiliare. L'operazione viene condotta a tempo di record.

Le «buone» ragioni dell'Immobiliare (Italcable) furono sostenute nella commissione che ebbe il compito di scegliere il terreno (scelta che poi cadde su Fumicino) dall'ing. Ernesto Lensi, alto funzionario del ministero delle PP.TT.

Alcuni passi del suo interrogatorio sono in proposito illuminati

PRESIDENTE: Ella ebbe una certa parte nella questione relativa alla scelta del terreno, perchè rappresentò l'impossibilità di coesistenza dell'aeroporto con gli impianti che l'Italcable aveva in animo di istallare nella zona stessa. Dovrebbe ora darci qualche ragguaglio, e dirci in particolare se per gli interventi da lei svolti in commissione furono la puntuale applicazione di ordini, di direttive, di suggerimenti avuti dal ministero, oppure lei agì per conoscenza propria della situazione esistente o per cognizione che l'Italcable gliene dette, o per l'una e l'altra circostanza insieme?

LENSI: Per l'una e l'altra. Nel caso specifico, dopo aver assunto le necessarie informazioni, ritenni opportuno renderne edotto in via ufficiosa il presidente della commissione dell'aeroporto intercontinentale, riservandomi di farlo anche in via ufficiale qualora quest'ultimo lo avesse ritenuto opportuno.

Tutto ciò perchè dalle discussioni in commissione appariva chiaro che la questione della scelta del terreno era molto importante, come d'altra parte era importantissima la questione della sistemazione degli impianti dell'Italcable.

Rispondendo ad una successiva domanda del presidente, l'ing. Lensi afferma di avere tenuto informato il capo del suo ufficio della comunicazione ufficiosa fatta al generale Matricardi. «Prima della scelta — aggiunge — intervenni in commissione per rappresentare la situazione, e in quell'occasione raccomandai la necessità di accelerare questa scelta, anche perchè l'Italcable aveva già con grandi sforzi noleggiato delle navi posacavi».

PRESIDENTE: Desidero sapere se informò subito la commissione che a Casal Palocco dovevano sorgere gli impianti dell'Italcable, dato che lei ne era a conoscenza.

LENSI: Non mi pare, perchè le prime riunioni furono a carattere preliminare e non si giunse ad individuare i terreni.

PRESIDENTE: Fu, per avventura, lei stesso ad informare l'Italcable quando si prospettò l'eventualità della scelta del terreno per l'aeroporto a Casal Palocco? E, in caso contrario, le risulta come e quando l'Italcable venne a conoscenza che la commissione Matricardi stava portando la sua attenzione a Casal Palocco?

LENSI: Mi risulta che la Italcable ha svolto una azione iniziale autonoma: ha scritto direttamente alla commissione

PRESIDENTE: Ricorda quando l'Italcable ebbe notizia dell'esistenza del problema dell'aeroporto?

LENSI: Non ricordo

PRESIDENTE: Come mai nella sua lettera del 9 aprile 1947 diretta alla commissione per l'aeroporto (la comunicazione ufficiosa, n d r.) ha affermato la pratica impossibilità da parte dell'Italcable di costruire nuovi impianti in località diversa da Castel Fusano — prescelta dall'Italcable — mentre il ministero, nella lettera del 16 giugno 1947, non aveva ancora una posizione altrettanto decisa e riteneva, anzi, che l'Italcable poteva fissare gli impianti anche in altra località? Come si spiega questa contrastante posizione?

LENSI: E' tutta una questione di relatività ed anche di maggiore conoscenza e approfondimento della questione maturatasi nel frattempo. All'inizio ho prospettato in quel modo la situazione; poi, dalle discussioni, dall'esame che è stato fatto in commissione, è emersa anche l'importanza dell'aeroporto e sono state prospettate difficoltà che potevano nascere per la coesistenza dei due impianti. Del resto, quando vi è una questione preminente rispetto all'altra, si ricorre a una transazione, si studiano le varie possibilità, così come è stato nel caso in questione. Perciò si è trattato, non già di un ripensamento, ma di un aggiornamento delle conoscenze.

PRESIDENTE: Questo dimostrerebbe che le conoscenze che furono acquisite a giugno portavano a considerare che quelle assolute necessità di stabilire gli impianti cablografici a Casal Palocco non esistevano.

LENSI: Non è esattamente così, perchè tecnicamente si può risolvere qualunque problema. Si tratta, invece, di trovare la soluzione più rispondente e più conveniente.

PRESIDENTE: Questi ripensamenti del ministero furono dovuti a ulteriori riunioni e studi? Quale fu, insomma, il motivo per cui scrisse quella lettera?

LENSI: Non lo ricordo nei termini esatti.

Il criticabile atteggiamento dell'ing Lensi viene fuori con evidenza anche dallo interrogatorio (nel complesso estremamente cauto) reso alla commissione d'inchiesta dall'ingegnere Carlo Enrico Martinato, direttore generale dell'Italcable, che fece la sua comparsa dinanzi al collegio dei parlamentari subito dopo l'alto funzionario.

PRESIDENTE: Ella sostiene che fino al marzo 1947 non sapeva assolutamente nulla di una eventuale scelta del terreno per la costruzione dell'aeroporto ad Ostia, e ciò malgrado che la stampa se ne fosse ampiamente occupata, malgrado sopraluoghi già fatti nel 1946 e malgrado che l'ing. Lensi (con il quale l'Italcable aveva continui rapporti) facesse parte della commissione Matricardi fin dal giugno.

MARTINATO: Informazioni di carattere ufficiale l'Italcable non ne ebbe, se non attraverso la lettera del ministero delle Poste che arrivò l'11 giugno 1947. Comunque debbo ritenere che se ciò fosse avvenuto avremmo certamente difeso la nostra posizione.

PRESIDENTE: Lei sostiene di essere stato informato ufficialmente soltanto nel giugno attraverso la lettera del ministero; dobbiamo però farle rilevare che il 2 aprile dello stesso anno l'ing. Lensi inviò al presidente Matricardi una lettera con la quale si faceva presente il punto di vista dell'Italcable, e si indicava anche che la società da lei diretta aveva acquistato il 30 gennaio a Casal Palocco il terreno che presuntivamente doveva servire alla costruzione degli impianti cablografici.

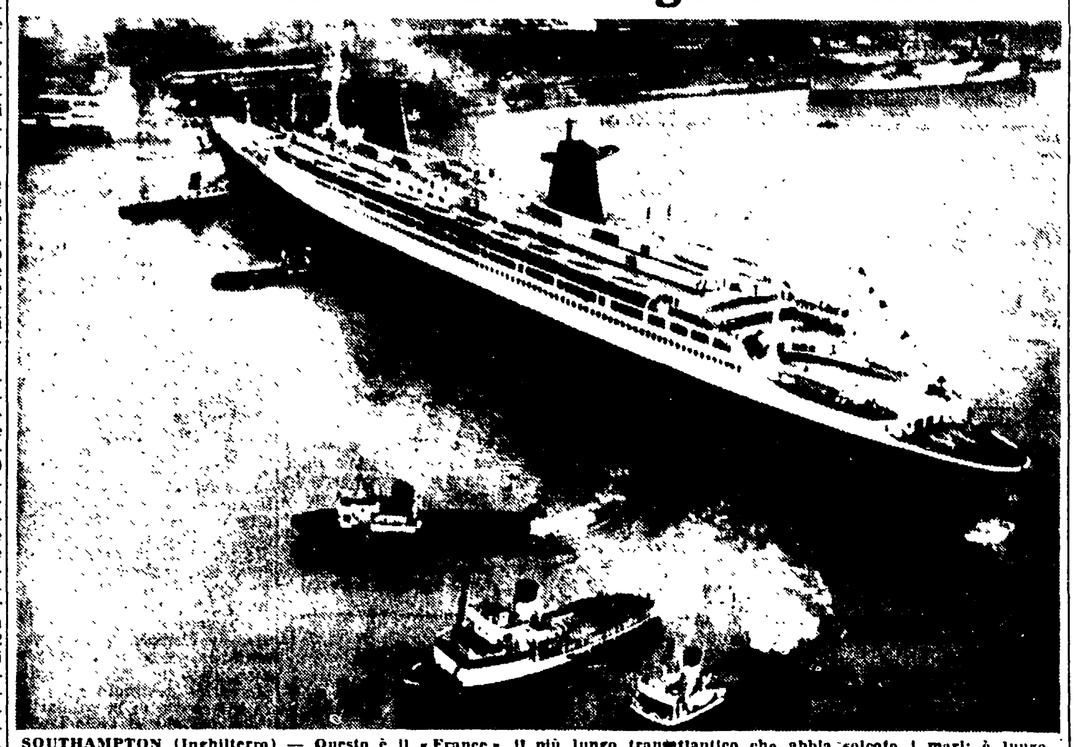
MARTINATO: L'Amministrazione della società risponde su fatti che può accertare, quindi su due dati ufficiali, e non si basa su dati ufficiosi. In ogni caso, quando si pensò che al ministero dell'Aeronautica interessava fare delle ricerche geofisiche, è venuto spontaneo ai nostri tecnici di farlo insieme anche per ragioni di economia

Ma la posizione dell'ingegnere Lensi viene ulteriormente compromessa dal direttore generale dell'Italcable quando l'ing. Martinato risponde alla seguente domanda dell'on. Bozzi:

PRESIDENTE: Nella lettera dell'Italcable al ministero delle Poste si dice che l'ing Lensi era al corrente di tutto uno studio accurato relativo alla assoluta impossibilità della vostra società di impiantare la nuova stazione in località diversa da Castelfusano. Come aveva potuto l'ing. Lensi avere queste notizie da parte dell'Italcable?

MARTINATO: Vi sono stati dei rapporti ufficiali ed evidentemente anche rapporti non ufficiali. Non so quali dei miei collaboratori avevano rapporti più frequenti col ministero delle Poste, sicchè questi possono essere stati anche personali da parte di qualche nostro ingegnere capo servizio.

Un transatlantico lungo 310 metri



SOUTHAMPTON (Inghilterra) — Questo è il «France», il più lungo transatlantico che abbia solcato i mari: è lungo infatti ben 310 metri. Appartiene alla marina francese ed ha compiuto ieri il viaggio sperimentale Le Havre-Southampton (Telefoto A.P.-«Unità»)

Terza rassegna internazionale del film sociologico

Si apre oggi a Firenze il Festival dei Popoli

Numerosi i documentari italiani ammessi in concorso, tra cui alcuni dedicati a Marzabotto, all'emigrazione dei minatori, alla superstizione, ecc.

(Dalla nostra redazione)

FIRENZE, 7. — *La terza edizione del Festival dei Popoli, la nota rassegna del film etnografico e sociologico, prende il via domani a Firenze al Teatro della Pergola, dove verranno proiettati i films in concorso e al Piccolo Teatro dove si svolgeranno le proiezioni della sezione informativa e della retrospettiva. Il Festival, quest'anno per la prima volta, sempre sotto gli auspici del centro culturale e cinematografico di Roma, è stato curato e preparato da un ente appositamente costituitosi a Firenze e che si è articolato, per il lavoro preparatorio in una commissione di organizzazione e una di selezione che ha visionato 150 pellicole provenienti da oltre trenta nazioni.*

Il Festival, quindi, è stato rinnovato sostanzialmente nelle strutture e si presenta alla critica e al pubblico con importanti innovazioni sulle quali, solo a chiusura della manifestazione, il 14 gennaio prossimo, potrà essere dato un giudizio definitivo. Molti sono i film in concorso e per la maggior parte si occupano dei problemi sociologici di ogni parte del mondo

Il documentario italiano anche quest'anno, farà la parte del leone poichè molti e di buon livello sono i documentari nazionali ammessi in concorso. Fra questi «La menzogna di Marzabotto», di Carlo Di Carlo; «Grazia e numeri», di Luigi Di Gianni (sul gioco del lotto e le superstizioni a Napoli), «Pane e zolfo» di Giulo Pontecorvo (sulla chiusura di alcune miniere e la lotta dei lavoratori per salvarle), «Nuddu pensa a nuautri» di Lino Micciché (sulle terribili condizioni di vita degli abitanti di Montechiaro), «Tre pezzi cento lire», di Ferrara, «Dirimo amore» di Cecilia Mangini, «La taranta» e «La via del carbone» (sui minatori italiani in Belgio). A conclusione del festival, censura permettendolo, sarà proiettato «Benito Mussolini» una biografia del dittatore fascista realizzata da Enzo Biagi, il direttore del Telegiornale

Nella sezione informativa arrebbe dovuto essere proiettato molto probabilmente anche «Allarmi, siam fascisti», ma la censura anche questa volta come è noto non ha concesso il visto al film di tre giovani registi che è già stato presentato anche a Venezia. La censura infatti nonostante che il Festival dei Popoli abbia ormai assunto una precisa e riconosciuta qualificazione culturale e cinematografica, esige ancora l'obbligo di sottoporre ogni pellicola alla visione preventiva. E' facile quindi immaginarsi gli inconvenienti ai quali va incontro il comitato organizzatore particolarmente per i film etnologici che sono molto spesso colpiti in modo ridicolo e indiscriminato. Anche il lavoro della commissione di selezione è stato continuamente messo in pericolo dall'intervento della censura con la quale si è dovuto fare i conti ad ogni passo e per ogni film. Alcuni film interessati sono stati così censurati ed altri hanno corso il pericolo di non essere proiettati. Inoltre sempre a causa della censura il Festival sarà forse privato dell'interessante documentario di Biagi su Mussolini mentre ha dovuto rinunciare in partenza alla proiezione nell'informativa di «Allarmi siam fascisti».

E' chiaro a questo punto come il primo passo da fare nel futuro per garantire alla rassegna del film etnografico e sociologico la necessaria libertà di scelta e di azione sia quello di impedire alla censura ministeriale di intervenire e di liberare la manifestazione da tutte le pastoie burocratiche che ancora la soffocano danneggiandola in maniera considerevole

Nella sezione informativa saranno proiettati altri trenta documentari di tutte le nazioni e che offrono un vasto panorama della produzione documentaristica sociologica ed etnografica. Nella sezione retrospettiva saranno proiettati alcuni importanti film reperiti attraverso la collaborazione della Cineteca italiana. Nei due giorni successivi al festival si svolgerà, sempre nella nostra città, l'VIII Simposio internazionale sul film etnografico e sociologico al quale prenderanno parte scienziati e cineasti di diversi paesi.

WLADIMIRO SETTIMELLI

Il capo della polizia a Genova per le agitazioni

GENOVA, 7. — Il capo della polizia, dottor Vicari, ha visitato oggi due caserme della polizia a Genova, la città dove con più forza si sono espresse le proteste degli agenti di PS, dei carabinieri e dei finanzieri per i miglioramenti economici. Il dottor Vicari non ha parlato agli agenti, ma soltanto ai funzionari e agli ufficiali, riconfermando quanto preannunciato dal ministro Scelba circa le iniziative per i miglioramenti economici a favore dei carabinieri, delle guardie di PS e dei finanzieri.

Ieri notte con un audacissimo stratagemma

Armati di mitra tre banditi rapinano due milioni alla SAIA di Palermo

«Fammi entrare, ho con me l'amministratore della società» e il guardiano ha aperto il cancello - L'operazione condotta a termine in pochi minuti - Inutile la caccia della polizia alla «Giulietta» dei rapinatori

(Dalla nostra redazione)

PALERMO, 7. — Una audacissima rapina è stata compiuta stanotte a Palermo ai danni della SAIA, la società privata che gestisce i servizi di trasporti urbani della città. Tre uomini bendati e armati di pistole e mitra sono penetrati con un audace stratagemma all'interno del deposito degli autobus, in via del Fante, e dopo avere immobilizzato i guardiani si sono impossessati di circa due milioni in contanti. I rapinatori si sono quindi allontanati a bordo di una «Giulietta» e tuttora vengono ricercati da polizia e carabinieri che hanno formato posti di blocco sulle strade della provincia.

Il colpo è stato realizzato alle 2.30, un quarto d'ora dopo che era rientrato nell'autorimessa della SAIA una delle vetture adibita a servizio notturno

All'ingresso principale ha bussato un uomo del quale il guardiano di servizio Luciano Litro di 25 anni, metterà in risalto successivamente alla polizia l'alta statura. Lo sconosciuto ha dichiarato al guardiano di dover parcheggiare nel garage la macchina posteggiata alle sue spalle e nella quale a suo dire si trovavano l'ingegnere Salvatore Ferruzza, amministratore delegato della società, e altri due dirigenti della SAIA. Il guardiano, tratto in inganno, ha aperto il cancello. A questo punto, l'uomo che aveva bussato si è coperto il volto con una maschera ed ha estratto due pistole puntandole contro il Litro. Nello stesso tempo sono balzati fuori dalla Giulietta i due complici, armati di mitra e anch'essi bendati.

I tre malfattori, entrati nella portineria, hanno costretto il guardiano a raggiungere con le mani in alto gli altri due guardiani di servizio, Giovanni Ferdico di 30 anni e Antonio Pitti di 50 anni che si trovavano nei pressi. I tre guardiani, nello spazio di pochi secondi, sono stati legati con cravatte e cordicelle e i malfattori, avuta via libera sono passati nel locale attiguo alla portineria dove si trovavano depositati 1 milione e 900 mila lire, incasso delle corse serali e della prima nottata. In pochi minuti, monete e biglietti di banca di tutti i tagli sono andati a riempire due sacchetti che i tre malfattori hanno portato con sè, guadagnando rapidamente lo ingresso davanti al quale era ferma la «Giulietta». I banditi quindi sono partiti a tutta velocità scomparendo per il rettifilo di viale del Fante.

Qualche minuto dopo il guardiano Luciano Litro è riuscito a liberarsi e dopo avere sciolto le corde che stringevano i suoi due colleghi si è precipitato nel cortile dell'autorimessa azionando la sirena d'allarme.

Le prime indagini fanno ritenere che i rapinatori all'autorimessa della SAIA siano gli stessi che appena un mese addietro in via Alessandro La Marmora fecero irruzione nel garage della Società italiana trasporti automobilistici impossessantomobilistici impossessandosi di poche migliaia di lire.

G. F. P.