

Proibito a Roma il film
«All'armi siam fascisti»

L'Unità

ORGANO DEL PARTITO COMUNISTA ITALIANO

Altri servizi e fotografie
sulla sciagura di Voghera

A pagina 4

A pagina 3 e 5

Tremendo prezzo di sangue per l'arretratezza delle ferrovie italiane

Sessantadue i morti e cento i feriti nello scontro di Voghera

Le ferrovie della morte

IL PRIMO sentimento, il primo pensiero — di fronte alla immane sciagura di Voghera — è per le vittime e per i loro familiari. Sono giorni di festa. Sul treno viaggiavano famiglie intere, giovani sposi, bambini. Erano operai, impiegati, studenti, donne e bimbi del popolo. Cercavano di evadere per qualche giorno dall'assedio di cemento dove sono costretti a vivere per guadagnarsi il pane. Altri tornavano alle loro case lontane. Tutti fuggivano — è la parola giusta — verso un poco di riposo, verso un poco di natura, verso un poco di serenità. Invece, li ha ghermiti la morte. Qualcuno, del tragico vagone, l'ha scampata: ma ha lasciato per sempre una parte del proprio corpo tra quelle lamiere contorte, in quell'assurda bara, e ricorderà in questo modo, per sempre, il giorno della «gita». A tutti va l'espressione del nostro cordoglio e del nostro dolore.

Ma dinnanzi a sciagure come questa, non ci si può e non ci si deve limitare a piangere. La domanda che sorge immediata, dopo lo sgomento e l'orrore, è questa: Perché? Ed ogni risposta che tenti d'incorporare la fatalità o che tenti di limitarsi all'episodico, non convince, non può convincere perché non ci farebbe cogliere il centro della questione.

E' CHE le ferrovie italiane stanno meritando la denominazione di «ferrovie della morte». E' di pochi mesi fa il disastro delle Calabro-Lucane, la ferrovia della Edison. Non passa settimana senza che si debba registrare un qualche incidente. Non passa mese senza che si debba registrare una sciagura grave o una catastrofe. Tutto questo non può essere opera della fatalità. Tutto questo non può essere colpa di una serie di cause episodiche, particolari. Ci deve essere e c'è una componente generale per spiegare un fenomeno di tale ampiezza. E la causa generale è nello stato di arretratezza grave in cui versano le ferrovie italiane.

Basti pensare questo: la sciagura di Voghera — dicono i tecnici — avrebbe potuto essere evitata se sui nostri locomotori fosse installato il dispositivo — che è applicato in tutti i treni svizzeri e di altri paesi — il quale blocca automaticamente il treno nel momento in cui avverte la presenza del semaforo rosso. E' un dispositivo il quale prevede la possibilità che l'uomo cui è affidata la conduzione della vettura non sia in grado — com'è purtroppo umano che accada — di eseguire le operazioni necessarie. Ma ciò che vale per il dispositivo di blocco automatico vale per tutto il resto: i passaggi a livello, i metodi di scambio, ecc. La verità è che ci vantiamo di essere un paese civile, affermiamo — ed è vero — di avere una industria altamente sviluppata, ma in molti settori essenziali siamo ancora al livello di un paese arretrato.

ABBIAMO, dicono, le più belle autostrade d'Europa. Sarebbe ottima cosa, se non avessimo ferrovie in tali condizioni d'arretratezza e se non avessimo, sulle ferrovie, il personale più sfruttato d'Europa. (In Italia battiamo ogni record: c'è un addetto alle ferrovie per ogni 273 mila unità di traffico. In tutti gli altri paesi il rapporto è assai più favorevole: sino ad arrivare all'Inghilterra che ha un addetto ogni 124 mila unità).

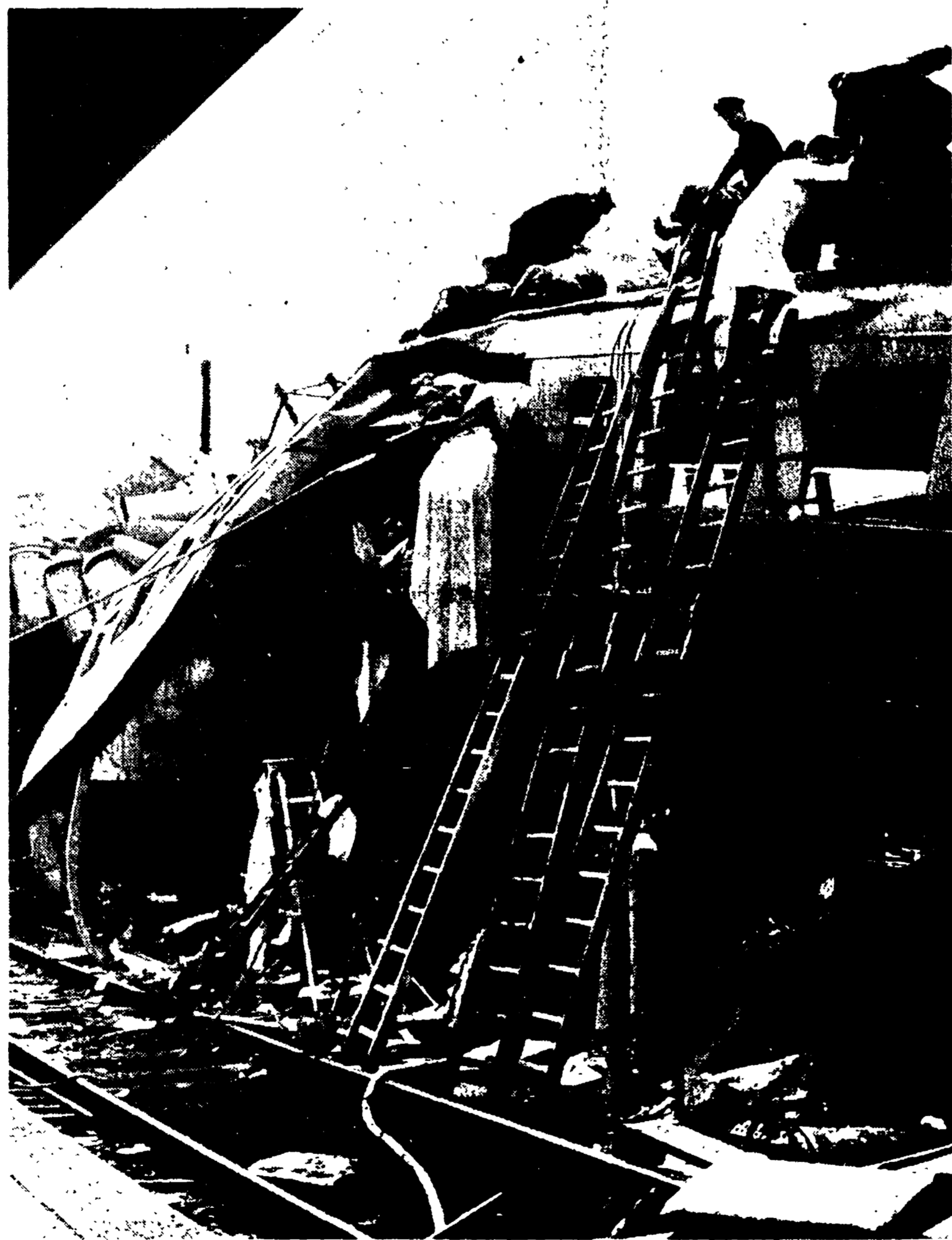
Il fatto è naturale: le risorse di un paese non sono illimitate. Se si spende da una parte, si deve risparmiare altrove. Accade così che in Italia ci sia una enorme quantità di panfilii e di fuoristrada — contemporaneamente — le ferrovie più arretrate. E' vero: oggi abbiamo un primo piano per le ferrovie. Ma lo abbiamo per virtù della denuncia e della lotta condotta in primo luogo dai ferrovieri. E lo abbiamo, purtroppo, in ritardo.

Ecco perché la sciagura di Voghera non è un caso e non è solo una colpa individuale. Le responsabilità sono più grandi e generali. E se si vuole giustizia bisogna chiamare al banco degli imputati prima di tutto i responsabili di scelte politiche e amministrative erronee e colpevoli.

Aldo Tortorella

Togliatti a S. Lorenzo

Migliaia di persone hanno partecipato ieri alla inaugurazione della nuova sezione di S. Lorenzo, tributando al compagno Togliatti, che ha pronunciato un applaudito discorso, una grande manifestazione di stima ed affetto. (In 11ª pagina il resoconto della grande manifestazione).



VOGHERA — Vigili del fuoco e squadre di soccorso all'opera tra l'ammasso di rottami dell'accelerato 1391 (Telefoto)

Il macchinista del treno merci non avrebbe visto il semaforo rosso. Manca ogni dispositivo di sicurezza. Oggi i funerali delle vittime

VOGHERA, 31

Spaventoso il bilancio della sciagura ferroviaria di Voghera: 62 sono i morti e quasi cento i feriti e i feriti. Alcuni di essi versano in imminente pericolo di vita.

E' stato alle 2.20 che il merci 8151, composto da una trentina di vagoni e piombato a 70 all'ora sul convoglio passeggeri, che stava per partire dal terzo binario della stazione, il locomotore, con uno schianto terribile, è penetrato come un enorme stantuffo nel vagone di coda del treno, lo ha alzato verso il cielo e lo ha schiacciato in due, scaraventandolo contro la pensilina di marmo della stazione. Il treno investitore era condotto da due macchinisti dall'ottimo stato di servizio: Lanfranco Pignani, di 27 anni, abitante a Milano in via Oslavia, e Soriano Fabbri, di 22 anni, pure abitante nella città lombarda, in piazza Guardi 11. Quando si sono resi conto del disastro, mentre iniziavano i primi soccorsi, essi sono fuggiti verso la città, venendo in preda allo choc e al terrore. Stamane, sfiniti e disfatti, si sono presentati a un avvocato, che li ha convinti a costituirsi al comando dei carabinieri. Qui è avvenuto l'arresto. La imputazione probabile: disastro colposo.

Il treno passeggeri proveniva da Milano e era diretto a Genova. Portava a casa verso qualche giorno di vacanza, circa settanta fra operai, studenti, turisti e emigrati. L'urto è stato tremendo. Gli scampati si sono dati alla fuga, gridando di paura: i feriti, imprigionati fra i rottami, hanno cominciato a chiedere aiuto. Poi, i primi soccorsi. Dall'ospedale di Voghera, sono giunti medici e infermieri: subito dopo, sono accorsi i vigili del fuoco, i soldati, i poliziotti, i carabinieri. E, lavoro il tragico bilancio delle vittime.

Inutile, per ora, cercare di ricostruire, se non sommariamente, le cause della sciagura che ha gettato nel lutto tante famiglie. Un'inchiesta è aperta: è diretta dal procuratore della Repubblica e vi partecipano alcuni tecnici delle Ferrovie. E' in corso anche un'indagine amministrativa. Intanto il ministero dei Trasporti ha emesso un comunicato ufficiale. Ecco: «Alle ore 2.25, il treno merci 8151 trainato dal locomotore 626.379, composto di 33 carri vuoti, investiva sul terzo binario della stazione di Voghera il treno viaggiatori 1391 in imminente partenza... Dalla zona dell'orologio registratore del posto di blocco numero 33 di Voghera, lato Milano, risulta che i segnali di protezione dei quali è stata accertata l'efficienza, erano disposti a via impedita dalle ore 2.21. Dalla zona tecnica del locomotore investito risulta che la velocità al momento dell'urto era di 70 km-ora, nonostante che il treno — anche se avesse trovati i segnali disposti a via libera — avrebbe dovuto arrestarsi per il cambio della locomotiva».

I funerali delle vittime si svolgeranno domani alle ore 17.30. Il rito funebre sarà celebrato nella cattedrale di Voghera.

L'assassino di sei milioni di ebrei

Impiccato Eichmann



Adolf Eichmann, la belva nazista responsabile del massacro di sei milioni di ebrei, è stato impiccato ieri a mezzanotte (le 22, ora italiana) nel carcere di Ramleh, presso Tel Aviv. L'esecuzione è avvenuta poche ore dopo che il Presidente dello Stato di Israele, Ben Zvi, aveva respinto la domanda di grazia.

(In nona pagina i nostri servizi)

Intendiamoci

Le macchie di sangue non sono ancora cancellate dal selciato antistante al saponificio Annunziata, i poveri fiori di campo delle corone a lutto non sono ancora avvizziti sulla tomba di Luigi Mastrogiacomo, e già la stampa confindustria, con alla testa il Globo, scende a confondere le carte in tavola, a parlare di «masse nizzate dall'odio» e di tolleranti forze di polizia costrette a difendersi dalla furia popolare sempre pronta a scatenarsi per incitamento dei comunisti. Disarmare la polizia in servizio d'ordine pubblico, e particolarmente in servizio in occasione di conflitti del lavoro: Mai più! I comunisti ripresentano come urgente questa richiesta, che è una rivendicazione storica del proletariato e della democrazia italiana? Lo fanno strumentalmente per rovesciare il centro-sinistra. I socialisti si associano a questa richiesta? Confermano di non essere maturi per entrare, anche di straforo, nell'area democratica?

Intendiamoci bene. Sono quindici anni che la polizia italiana aggredisce e uccide lavoratori inermi. La catena di questi eccidi costituisce il marchio di quindici anni di politica reazionaria della Democrazia Cristiana. A questa vergogna va messa fine. E non con impegni verbali, ma con misure concrete: levandoli appunto alla polizia in servizio d'ordine pubblico le armi da guerra. Il problema sta dinanzi, in primo luogo, alla coscienza dei socialdemocratici, dei repubblicani, e dei compagni socialisti: tocca a questi ultimi, specialmente, decidere se un governo il quale non mostri coi fatti di tollerare la pratica di sangue dello scelsismo e del centrismo possa godere dell'appoggio d'un partito operaio: possa godere del credito di voler davvero mutare, in senso democratico, gli indirizzi della politica economica e sociale.

Un problema simile, ma non eguale, sta dinanzi alla coscienza dell'on. Fanfani e dell'on. Moro. Il loro problema è ben più profondo. Essi dicono di non essere un partito «di classe», ma un partito «interclassista». Ma rientra nelle regole dell'interclassismo che un esponente della Democrazia Cristiana qual è l'on. Andreotti e un padrone esoso e sfruttatore qual è il comm. Annunziata militino nello stesso Partito e chiedano insieme i voti per lo scudo crociato? Se è così, si spiega perché gli on. Moro e Fanfani non osino ancora dire con chiarezza che fatti come quelli di Ceccano non dovranno accadere mai più e non osino aderire alla richiesta di disarmo della polizia che pure è stata fatta propria anche da numerosi settori del mondo del lavoro cattolico.

Aumentata di 30 volte la radioattività in USA

Domani l'«H» americana esploderà nelle fasce di Van Allen

WASHINGTON, 31.

Sabato una bomba nucleare della potenza di un milione di tonnellate di tritolo sarà fatta esplodere dagli Stati Uniti a 800 km. di altezza sulla verticale della isola di Johnston, nell'oceano Pacifico. La cintura delle radiazioni naturali della terra, chiamata cintura di Van Allen, sarà sconvolta dall'esplosione e ciò provocherà interruzioni nel sistema radiofonico mondiale, scompiglio nella rete radar e conseguenze molto dannose sulla salute del genere umano, in conseguenza di un alto aumento della radioattività.

L'allarme suscitato dalla decisione degli Stati Uniti nell'opinione pubblica mondiale e le energiche proteste degli scienziati hanno

trovato oggi un nuovo motivo di aggravamento nelle notizie dell'aumento della radioattività del latte in cinque popolosi Stati americani a seguito degli ultimi esperimenti USA nel Pacifico.

Le sessanta stazioni di rilevamento sparse negli Stati Uniti hanno infatti comunicato che il normale livello di radioattività — calcolato in 20 microcuries per litro di latte — è enormemente aumentato in Arkansas, Colorado, Illinois, Iowa, Kansas, Minnesota, Missouri, Ohio, Tennessee, Virginia occidentale e New York. Il triste primato del massimo di radioattività nel latte è stato attribuito a Wichita, Lana City e Des Moines. Wichita è una città del Kansas che conta 254 mila

abitanti; insieme a Lana City ha fatto segnare un livello di 600 microcuries per litro di latte. Des Moines, una città dello Iowa di 210 mila abitanti, ha un latte radioattivo al livello di 300 microcuries per litro.

Sono state diffuse anche altre percentuali, riguardanti lo stato attuale del latte in numerose città americane. Nell'elenco fa spicco Minneapolis, dove la radioattività è al livello 290; seguito Chicago con 90, St. Louis con 80, Cincinnati con 50, Denver con 45, Syracuse e Charleston con 40, Chattanooga e Little Rock con 30. Sono tutti centri nei quali, pur con gradazioni di diverso valore e di diversa gravità, il tasso della pericolosa jodina è salito al di là del livello normale.

Un certo allarme si è diffuso fra la popolazione la quale ha cominciato a comprare e bere soltanto latte artificiale.

L'Alto commissario alla Sanità, Luther King, è intervenuto per dichiarare che i livelli di radioattività «non sono ancora pericolosi se non si prolungano nel tempo».

La dichiarazione — fatta allo scopo evidente di calmare l'allarme pubblico — non ha tuttavia sortito il suo effetto poiché tutti temono giustamente che il proseguire degli esperimenti — e soprattutto quello a grande altezza di sabato prossimo — contribuirà a far ancora aumentare i già gravi attuali livelli di radioattività nel principale alimento dei bambini.