

Devastata la fascia costiera ragusana ha seminato distruzione a Catania

# Tromba d'aria in Sicilia: 8 morti

## IRI

ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE

Il 1° dicembre 1964 saranno rimborsabili:

L. 2.176.000.000 nominali di  
**OBBLIGAZIONI IRI 5,50% 1961-1986**  
sorteggiate nella terza estrazione.

I numeri dei titoli da rimborsare, ivi compresi quelli sorteggiati nelle precedenti estrazioni e ancora non presentati per il rimborso, sono pubblicati nella «Gazzetta Ufficiale» e sono elencati in un apposito bollettino che può essere consultato dagli interessati presso le Filiali della Banca d'Italia e dei principali Istituti di Credito.

Il bollettino sarà inviato gratuitamente agli Obbligazionisti che ne faranno richiesta all'IRI - Ufficio Obbligazioni - Via Versilia, 2 - Roma; nella richiesta dovrà essere fatto esplicito riferimento alle obbligazioni di cui si tratta (IRI 5,50% 1961-1986) poichè per ogni prestito obbligazionario dell'IRI soggetto ad estrazione esiste un apposito distinto bollettino.

G. Frasca Polara

Dal nostro inviato

**RAGUSA, 31**  
Una tromba d'aria di spaventose proporzioni ha seminato morte e rovine in una ricchissima zona agricola nell'estremo lembo meridionale della Sicilia, tra Marina di Ragusa e Santacroce Camerina. Malgrado il disastro sia avvenuto stamane alle 12,30 circa, ancora stasera non è stato possibile stabilire con qualche approssimazione l'entità dei danni, e neppure il numero dei morti. I carabinieri parlano di 8 morti, la prefettura di Ragusa parla di tre vittime (sono due donne i cui corpi vengono stantotte composti nell'obitorio del capoluogo: Giovanna Lillo di 51 anni e Giuseppina Gallina di 72. Terza vittima accertata è la piccola Maria Conetta Aguiolo di 2 anni e mezzo).

Apprendiamo stasera che una altra tromba d'aria ha scovato la zona industriale e l'aeroporto militare di Catania, provocando danni ingentissimi. Nella zona industriale decine di stabilimenti sono andati distrutti: un mulino è crollato e circa cinquanta sono rimasti gravemente feriti. Dopo la zona industriale la tromba d'aria ha investito l'aeroporto militare,

spazzando hangar e distruggendo apparecchi ed elicotteri. Gli ospedali più vicini a Ragusa a Comiso e a Vittoria vanno intanto riempendosi di feriti: oltre trenta. Tutti i medici della provincia sono stati mobilitati e così pure agenti di P.S., soldati, vigili del fuoco, che stanno affluendo a Santacroce persino da Palermo. C'è una grande confusione e soprattutto un'estrema disorganizzazione dei servizi. Quando la tromba d'aria, rimbombata dalla Tunisia sul canale di Sicilia, è arrivata sulla costa dell'isola, tutto è avvenuto in pochi istanti: un centinaio di case sono volate, sparate via dalla furia degli elementi; ma per i primi feriti s'è dovuto attendere, per un'ora, l'arrivo degli aiuti da fuori: a Santacroce — il paese conta 7.000 abitanti — non c'è neppure un pronto soccorso! La tromba d'aria ha cominciato a distruggere tutte le moderne attrezzature balneari di Marina di Ragusa, poi è calata su Santacroce e infine si è disintegrata sulle campagne della frazione di Santa Barbara. Un disastro. E' bastato un niente e circa cinquanta sono rimasti gravemente feriti. Dopo la zona industriale la tromba d'aria ha investito l'aeroporto militare,

gli ex braccianti allevano con tanta cura: 20 auto sono state ribaltate dalla furia del vento. I tecnici della Camera consolare del lavoro, giunti subito sul posto, fanno un calcolo prudente dei danni: dai due a tre miliardi, e cioè almeno tre volte quelli che, nella stessa zona (ma l'epicentro fu quella volta Giarratana), procurò un'altra tromba d'aria il 20 ottobre del '61. Tre anni fa i morti furono sette. Sono giunti sul luogo del disastro anche i rappresentanti del comitato regionale del Pci e del gruppo parlamentare comunista all'assemblea, i compagni on. Feliciano Rossetto e Guglielmo Nicastro e, in rappresentanza del gruppo dei deputati comunisti di Montecitorio, il compagno on. Virgilio Falla. Stasera, appena le tenebre hanno reso più difficoltoso il lavoro delle squadre di soccorso, l'amministrazione comunale ha convocato in municipio una riunione dei responsabili dei partiti politici, delle organizzazioni sindacali e dei tecnici per coordinare gli interventi, le iniziative, i soccorsi per i sinistrati, che, a centinaia, sono rimasti senza un tetto.

Presenti anche sindaci di importanti capitali

## Oggi il via al «Metrò» ultramoderno di Milano

12 chilometri sotto Milano: 100 lire - La tribolata storia della meravigliosa opera

Dalla nostra redazione

**MILANO, 31**  
Oggi si inaugura la prima linea della Metropolitana di Milano. Per il via alla più grande opera pubblica del secolo — dopo l'Autostrada del Sole — sono giunte a Milano numerose personalità. Oltre ai sindaci di Roma, Venezia, Genova, Bologna, il commissario al comune di Napoli, l'assessore delegato al comune di Torino e i sindaci dei capoluoghi lombardi, saranno presenti i capi delle amministrazioni municipali di Caracas, il Cairo, Ginevra, Mosca, Berlino, Buenos Aires, Bruxelles, Montreuil, Amburgo, Madrid, Stoccolma, Vienna, Oslo, Lisbona, Barcellona, Glasgow, Roma e Brooklyn, che, nei giorni dal 2 al 4 novembre, parteciperanno, presso la Camera di commercio, alla riunione del Comitato internazionale delle metropolitane. La «linea 1/rossa», che domani entrerà in esercizio, è lunga 12,3 chilometri. Collega il centro industriale di Sesto S. Giovanni con il quartiere sportivo di S. Siro attraverso viale Monza, corso Buenos Aires, corso Venezia, piazza Duomo, piazzale Cadorna (dove ha sede il terminal) delle ferrovie nord Milano, che collegano la città a Como, Varese, Novara ed alla Brianza, viale Monte Rosa. La linea è completata da una diramazione (km. 2), che si spinge verso il quartiere di piazza Giovanni e che entrerà in funzione nei primi mesi del prossimo anno.

Le stazioni sono 21 e sono poste ad una distanza media di 590 metri l'una dall'altra. La maggiore distanza — mezza di 760 — si ha tra le stazioni di piazza Cadorna e piazza Conciliazione; quella minima — 340 metri — fra piazza Duomo e piazza Cordusio. La tariffa è unica: ogni corsa costerà 100 lire. La tariffa preferenziale per lavoratori e studenti è stata stabilita in 60 lire. Prima della cerimonia inaugurale nella stazione Duomo, verranno scoperte due lapidi, una dedicata all'on. Ezio Vigorelli recentemente scomparso, l'altra agli operai caduti durante i lavori per la costruzione: Ermanno Beconi, Genaro Crudo, Natale Gemmi, Alfredo Renoldi, Mario Spreafico. A differenza dell'Autostrada del Sole, la Metropolitana di Milano si caratterizza per il ritardo con cui è arrivata in porto. Siamo arrivati a fine novembre del 1964: otto anni per 12 chilometri di linee. Dodici chilometri e 322 metri, un po' più di tredici chilometri, compresi i raccordi con la rimessa delle

motrici; novantun mesi di lavoro. La prima linea è stata realizzata alla velocità non certo travolgente di 140 metri al mese. Si dice che Parigi riuscì in venti mesi, fra il dicembre del 1898 e il luglio del 1900, a costruire, ad armare, ad elettrificare e a mettere in funzione i dieci chilometri della sua prima linea di metrò. Cose d'altri tempi. In compenso, il metrò milanese avrà occhi magici, un fantascientifico impianto di controllo centralizzato dei binari; due telecamere per sorvegliare le banchine di ciascuna delle 21 stazioni disseminate sul percorso della linea; «rosse» e «verdi» automatici che sostituiranno al conducente in caso di necessità; teleschermi che collegheranno le sette principali stazioni; microteletelefonati che permetteranno in ogni momento ai conducenti dei convogli di mettersi in comunicazione con i dirigenti del servizio; biglietti magnetizzati, per impedire che i soliti dotti di fantasia possano farsi scarrizzare dalla Marelli di Sesto a piazzale Lotto esibendo alle macchine automatiche di controllo dei semplici, economicissimi cartoncini. Avrà, inoltre, servizi di viaggiatori accoppiate, alla distanza di due minuti e mezzo l'una dall'altra ore di punta e di sette minuti al massimo nelle ore morte. Ogni convoglio percorrerà i quasi dodici chilometri e mezzo della linea in 27 minuti.

Chi andrà in metropolitana? Le previsioni dell'ATM (l'Azienda Tramviaria Milanese che gestisce anche la linea in sotterranea e che perciò si è trasformata in Azienda Trasporti Milanese) parlano di 60 milioni di passeggeri all'anno. C'è da augurarsi che si tratti di una previsione attendibile. Certo è che dalla Metropolitana restano esclusi i 300 mila lavoratori «pendolari», che vengono scaricati ogni giorno alle stazioni ferroviarie delle tranvie interurbane, delle autolinee. Solo una stazione è servita dal metrò: quella delle ferrovie nord, di proprietà della Edison. Andranno in sotterranea gli utenti dell'ATM che fino ad oggi si sono spostati nella zona servita dal metrò con i mezzi di superficie. Con la differenza che spenderanno il doppio e più: cento lire per una corsa normale invece delle 50 lire che si spendono in tram; 60 lire per una corsa «preferenziale» per lavoratori invece delle 25 lire che si spendono in tram. Non si sa neppure se della metropolitana si serviranno, in parte almeno, gli automobilisti che devono attraversare la città o andare in centro. Il comune non ha infatti predisposto alcun parcheggio di collegamento con la metropolitana nei pressi di certe stazioni. Insomma si è incominciato a costruire il metrò, in un certo senso, dalla corda, invece che dalla testa.

Secondo il ministro della Sanità

## Occorrerebbero 50 mila posti ospedalieri nel Sud

Soddisferebbero solo esigenze immediate - Cifre impressionanti - I primati della Calabria e di Avellino, Benevento e Cosenza

**NAPOLI, 31.** Parlando ad un convegno di medici provinciali e veterinari dell'Italia centro-meridionale — per il rilancio della campagna di vaccinazione antipolio col metodo Sabin — il ministro della Sanità, Mariotti, ha dichiarato che sarebbe necessario costruire subito nel Mezzogiorno e nelle isole almeno cinquantamila nuovi posti letto ospedalieri per far fronte alla drammatica carenza attuale. Lo stesso ministro ne ha fornito le cifre: ogni mille abitanti vi sono 2,5 posti letto in Puglia, in Sicilia, in Campania; 2,9 in Lucania e Sardegna, fino all'1,06 in Calabria. La media nel Mezzogiorno è di 2,5 posti letto ogni mille abitanti, contro la media nazionale, che è di 5,4 (già molto al di sotto di qualsiasi altro paese civile europeo). Il sen. Mariotti si è detto d'altronde impotente ad affrontare la situazione ospedaliera,

in quanto il suo ministero non dispone nel proprio bilancio di fondi specificamente destinati agli ospedali. Non gli è restato, dunque, che suggerire alcuni rimedi (come l'eliminazione delle inutili degenze protratte) assolutamente inefficaci di fronte a situazioni come quelle limitate di Avellino, Benevento o Cosenza, dove — egli ha detto — non vi è neppure un posto letto per mille abitanti. Soddisfatti — ma meno per alcune regioni meridionali — i risultati della campagna antipolio. Purtroppo in Campania, cui spetta il triste primato, si sono verificati ancora 80 casi di polio nel periodo maggio-settembre; 50 se ne segnalano in Puglia, 29 in Sicilia, 22 in Sardegna, 11 nel Lazio. Significativi, per contro, i dati dell'Umbria (dove si è passati nel '63 dello stesso periodo dell'anno precedente) ai 2 casi del '64), Marche (da 43 a 0), Abruzzo (da 28 a 4), Basilicata (da 41 a 5), Calabria (da 49 a 4).

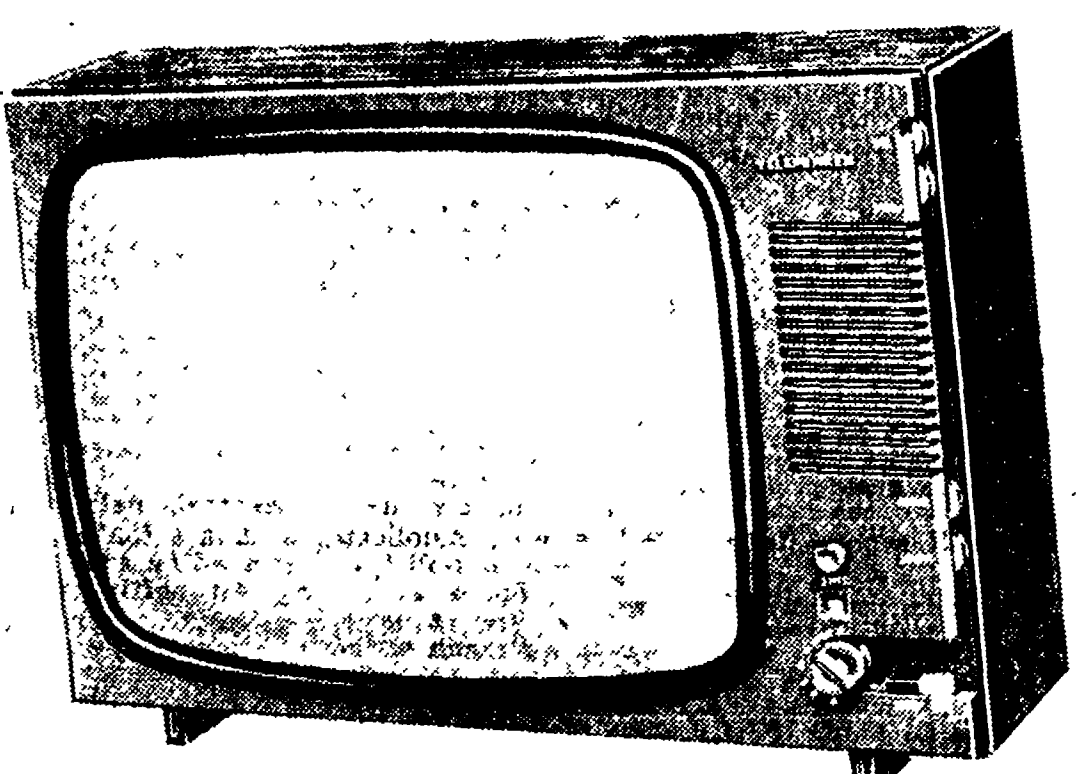
Vale, perciò, la pena di rifare la «storia» del metrò, che è avvenuta come un romanzo giallo. Or bene, il primo colpo di piccone non venne dato all'alba del 27 marzo 1957, come comunemente si crede, ma molto tempo prima, esattamente nel 1951 (guarda un po', alla vigilia di una consultazione elettorale). Un mattino i cittadini ammirarono esterrefatti qua e là nelle vie centrali, delle staccionate, delle sonde, persino delle macchine da costruzione, sulle quali spiccavano grandi cartelli: «METROPOLITANA». Si era dunque rotto ogni indugio e si partiva col romanzo del metrò? Macché. Le staccionate vissero un po' più della campagna elettorale; poi vennero tolte di mezzo. Soltanto verso la metà del '57, senza clamori, senza cerimonie ufficiali, secondo una tradizione di società prettamente meneghina, tornarono le staccionate, le sonde, le macchine, e, stavolta, anche gli operai. Doveva essere la volta buona. Ma, cinque mesi dopo il secondo colpo di piccone in via Monte Rosa, già i giornali scrivevano un po' preoccupati che i lavori procedevano, sì, però ancora non era stato predisposto il piano generale della rete. Soltanto un anno dopo, nell'ottobre del 1958, il Ministero dei Trasporti e il Consiglio Superiore dei LL.PP. rendono noto di avere approvato il tracciato definitivo. La «MM», annunciavano i giornali nel 1959, marcia a 300 metri di galleria al mese e, tra poco, cederà velocità verrà raddoppiata. Entro quest'anno verranno commissionate 80 motrici per la linea 1. Saranno montate su pneumatici (zampino di Pirelli) e correranno su piste di cemento armato (zampino di Pesenti). Costano di più, consumeranno cinque volte più energia elettrica (zampino Edison) di quelle tradizionali in funzione su tutti i metrò del mondo ma «Milan l'è un gran Milan». C'era aria di «miracolo».

Sul finire del '59, però, il ritardo viene ufficialmente preso in considerazione. «Entro tre anni — affermo Bottani — se il diavolo non ci mette la coda i milanesi potranno viaggiare su quel metrò promesso loro la prima volta nel lontano 1908». Il tempo passa, la SOGENE, la Ferrobeton Gas, la Torno, alcune delle grandi imprese che hanno avuto l'appalto dei lavori (Vaticano, Fiat, Italcementi, Banco Ambrosiano, holding Feltrinelli) non sembrano aver fretta. Più i lavori durano, più la torta da spartire si fa grande. I ritardi, i costi sempre maggiori, gli indirizzi tecnici adottati soltanto per favorire i produttori di gomma, di cemento e di elettricità, costringono però la giunta a cedere di fronte all'incalzante battaglia dei comunisti. Nel luglio 1961 la «MM» è tolta dalle mani dei monopoli e, pochi mesi dopo, si incomincia a scoprire gli altarini. I maestri dell'efficienza tecnica, gli arditi dell'iniziativa privata, coloro che promettevano la prima linea in funzione per il 1961, non avevano nemmeno provveduto ad ordinare il materiale rotabile e d'armamento. Una commissione di inchiesta, ordinata dalla nuova gestione, scopre nel febbraio 1962 una situazione disastrosa.

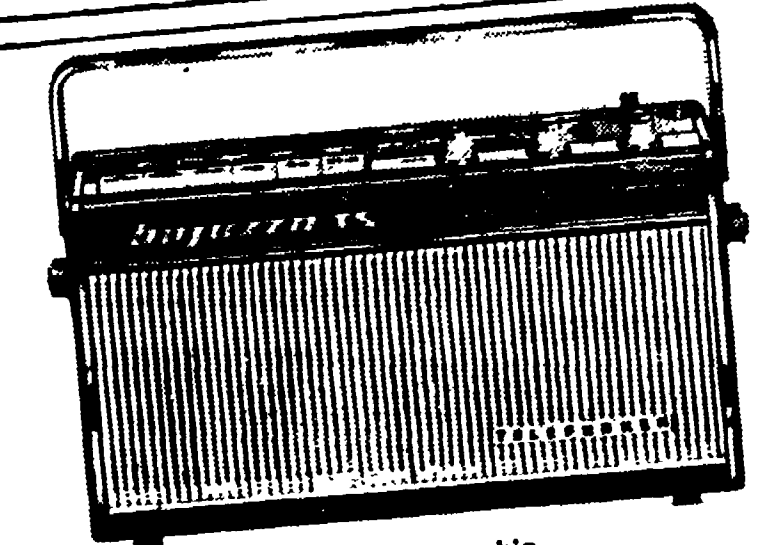
Ma ora la MM è fatta. Quanto costa? La risposta è incerta. Nel progetto iniziale la spesa è calcolata in 24 miliardi. Sappiamo poi che sono stati spesi 30 miliardi del prestito obbligazionario (collocato presso un consorzio di banche, presieduto dalla Cassa di risparmio). Sappiamo anche che un'altra ventina di miliardi sono stati forniti dal comune o da istituti di credito con fidejussione comunale. Inoltre il ritardo nell'inaugurazione dell'esercizio pesa per altri miliardi. Sta di fatto che la giunta non ha ritenuto di fornire al consiglio comunale e alla cittadinanza il consultivo. Forse non lo sapremo molto presto; ma finalmente questo tanto tribolato metrò è una realtà che da quest'oggi si può incominciare a toccare ed a provare. Da un capolinea all'altro, da Sesto fino allo stadio di San



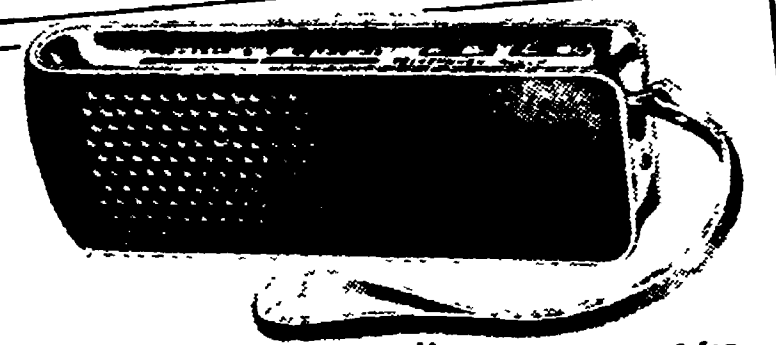
### ECCO 3 DELLE OTTO NOVITA' TELEFUNKEN



**TELEFUNKEN 46 MB/23" SUPER**  
Vi consente sempre una ricezione perfetta, anche in montagna, nelle vicinanze di alte case o di altri ostacoli. L. 180.000



**BAJAZZO TS** - Ecco l'apparecchio transistor a uso universale, utilissimo in casa, in auto, in vacanza. L. 86.900  
**BAJAZZO TS/M** - Per imbarcazioni di piccolo cabotaggio e da diporto. L. 87.900



**MATCH II** - È il portatile per voi! Esigente e sensibilissimo questo apparecchio a transistor anche se in formato tascabile ha le qualità di un ottimo ricevitore. Vi accompagna ovunque. L. 17.900

Continua lo straordinario successo del televisore di lusso TELEFUNKEN 36 L/23" con spegnimento automatico

# RADIO - TELEVISORI - FRIGORIFERI

# TELEFUNKEN

la marca mondiale