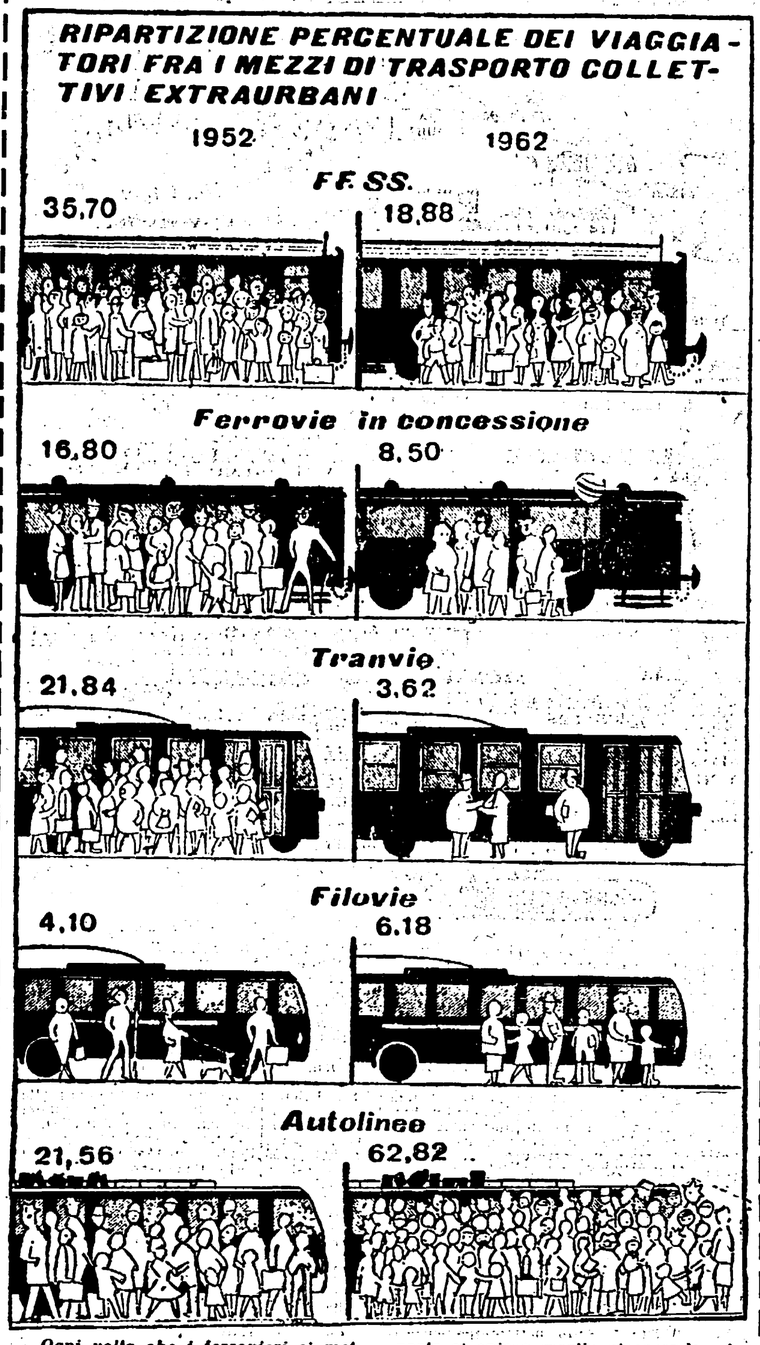
Motivi del deficit delle FS

«Rami verdi» per i monopoli



Ogni volta che i ferrovieri si mettono in lotta per un riassetto degli stipendi che tenga conto del carattere industriale di questo settore, si rinfaccia loro il deficit delle F.S. Il doroteo Colombo ne ha fatto anzi un punto di forza contro i ferrovieri a Tribuna elettorale della TV.

Tutto questo come se il deficit avesse una sua causa specifica nel costo del lavoro. Il disavanzo dei bilanci dei trasporti su ferrovia, infatti, ha origini lontane, ma si è venuto aggravando a causa della politica antipubblicistica dei governi, che hanno lasciato si sviluppassero, collateralmente all'azienda ferroviaria dei trasporti, grappoli di autolinee concorrenziali dominati dai monopoli privati.

Le autolinee hanno avuto nell'ultimo decennio uno sviluppo enorme. Alla decadenza del trasporto su rotaia, ha fatto riscontro il boom del trasporto su gomme. Dal '52, i servizi extraurbani automobilistici da 7.000 sono passati ad oltre 10.000 nel '62, la lunghezza delle linee in chilometri da 345.300 a 513.100, gli autobus in servizio da 10.600 a 18.600, i viaggiatori trasportati da 221 milioni a oltre un miliardo e duecento milioni. I viaggiatori per chilometri percorsi sono passati da circa 9 miliardi a 18, sono cioè raddoppiati.

Il grafico che riproduciamo, i cui dati sono tratti da recenti statistiche del ministero dei Trasporti, mostra il regresso in fatto di viaggiatori trasportati dalle F.S. e l'impetuoso sviluppo delle autolinee. Ma questo rapporto si spiega meglio ricorrendo ad un esempio, che traiamo da un recente studio apparso su 24 Ore, a firma di Mario Parducci. «Nel 1952 le F.S. trasportarono 366.107.000 viaggiatori; nel 1962 ne trasportarono 362 milioni 307 mila. La diminuzione di 3.800.000, pari all'1,03 per cento, sembra irrilevante. Senonché, nel decennio intercorso, i viaggiatori su mezzi collettivi extraurbani risultano aumentati dell'87,18 per cento, da un miliardo e 35 milioni a un miliardo e 900 milioni» per effetto dell'incremento demografico e delle accresciute esigenze di spostamento. Ora, se si osserva il grafico e le relative percentuali «da un semplice calcolo risulta che mantenendo la proporzione del 1952, dieci anni dopo le F.S. avrebbero potuto trasportare 685 milioni di viaggiatori anziché 362. Si vede così che in quel periodo di tempo le F.S. non hanno perduto soltanto tre milioni ottocentomila viaggiatori, ma ne hanno perduti ben 323 milioni!».

Questa perdita secca è andata a vantaggio delle autolinee. Poco male se ciò fosse avvenuto sotto un unico sistema dei trasporti, gestito e diretto dall'Azienda di Stato, ma il fatto è che mentre le F.S. hanno di volta in volta tagliato i loro «rami secchi», una pianta di «rami verdi» cresceva sul vecchio tronco, la pianta delle autolinee private, facenti capo a monopoli come la Fiat, la Pirelli, la Edison ed altri.

r. g.

A Visciano di Nola dove i d.c. hanno perso le elezioni

Sparano sul corteo che festeggia il sindaco: 30 feriti

Dal nostro inviato

VISCIANO, 25.

Quelli del «sole» avevano vinto a Visciano, un paesetto sulla strada di Avellino, sia pure con uno scarto di soli 148 voti e dovevano prendersi la soddisfazione contro i d.c.; e così stasera hanno formato un corteo e avanzavano cantando «a dispetto», dietro un autocarro imbandierato, verso la casa del candidato d.c. trombato. Erano le 19,30 quando da una terrazza, con tutta probabilità proprio dal tetto della casa dello sconfitto, tre o quattro persone, non si sa quanti, hanno iniziato a sparare. Il camion, colpito, ha fatto marcia indietro, fuga generale, grida, imprecazioni, pietre contro le finestre. A terra i feriti più gravi, altri che scappavano insanguinati o urlanti. 30 sono i feriti, di cui tre molto gravi: pallini da caccia al collo, al viso e al ventre di Francesco Montanari di 3 anni e di Severina Foglia di 11. Quest'ultima perderà forse un occhio. Un colpo d'arma da fuoco alla gola di Carmine D'Elia di 33 anni sottoposto ad un delicato intervento chirurgico per estrargli il proiettile dalla regione tiroidea.

Chi ha sparato? Fino a tarda notte i carabinieri, la polizia, giunti in assetto di guerra a stringere d'assedio il paese, non erano riusciti a sapere ancora nulla. Avevano «rastrellato» dappertutto, un centinaio di uomini, molti dei quali tirati giù dal letto. Appena siamo arrivati ci è stato posto un perentorio quanto stupefacente «voi dove abitate? tornate subito indietro!». E dappertutto uomini armati di mitra come se dalle case qualcuno potesse ancora sparare. Qualche donna piangeva sulla strada per il marito fermato o il fratello ferito nella fuga generale.

Per quella di Carlo Rufino, possidente e fattore, sindaco da otto anni per il «sole nascente», oppure per quella del medico Pellegrino Gambardella; socialdemocratici o democristiani.

La campagna elettorale era stata piuttosto accesa, e non erano mancati i toni esagitati. Poi dalle urne sono usciti i provvidenziali 148 voti in più per quelli del «sole» e quelli del «sole» non erano riusciti a stare nella pelle dalla gioia. Si erano scatenati tutti; stasera si trattava di un corteo ma ieri c'erano state le «serenate» sotto la casa dei candidati sconfitti, le canzoni piene di sarcasmi e di ingiurie cantate «a dispetto»; durante la campagna elettorale nemmeno i d.c. erano stati da meno: canzoni più o meno «a dispetto» — ci dice qualcuno — le avevano fatte addirittura incidere. Ma quelli del «sole» dopo non si sono accontentati delle serenate: canti funebri e grida di scherno si levavano dal corteo alla cui testa c'era la bandiera del socialismo democratico, quando è cominciato il fuoco. Molti i colpi, poi quando la confusione è cessata non c'era più nessuno sulla terrazza, erano scomparsi tutti; i parenti del medico d.c. (assente dal paese) non sapevano nulla. Si è temuta una reazione e da Nola e da Napoli sono arrivati camion e battaglioni di carabinieri; poi tutti fuori dalle case in caserma per l'interrogatorio. Verso mezzanotte ancora nessuno dei fermati aveva fatto ritorno; qualcuno timidamente accennava ad uscire dai rifugi per far ritorno a casa. «Era soltanto uno scherzo», e infatti avevano i figli piccoli in braccio e i grandicelli per mano. Uno scherzo al quale si è voluto reagire sparando non in aria, ma con l'intenzione di ferire — se non di uccidere — contro un corteo di circa cento persone, in gran parte donne e ragazzi.

Eleonora Puntillo

A Milano e Roma

Bloccate l'Air France e la SAM

L'iniziativa del sindacato unitario contro lo stillicidio dei licenziamenti nel settore della aeronautica civile

A Roma e a Milano il personale della Compagnia aerea Air France ha incrociato le braccia per tutta la giornata di ieri. E' stata questa la prima delle proteste contro i minacciati 36 licenziamenti, giustificati dalla società con la cessazione dell'attività dello scalo all'aeroporto di Fiumicino.

Nel settore dell'attività aerea è da tempo in corso uno stillicidio di licenziamenti, conseguenza della ventilata costituzione di grossi cartelli internazionali ed europei, come è il caso dell'Air Union. Contro questa politica, che vuol far pagare ai lavoratori della categoria le «economie» da realizzare per rendere competitivi i costi, il sindacato della gente dell'aria della CGIL ha programmato una nutrita serie di azioni sindacali. Il sindacato unitario si batte anche per la soppressione delle inammissibili forme di appalto praticate nel settore, com'è il caso della CIASA (assistenza aeroportuale) e della SAR (per l'«Air terminal» di Roma).

Dal canto suo l'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione civile) ha proclamato uno sciopero di 18 ore, che si concluderà oggi alle 14, per i 45 piloti della SAM (società aerea mediterranea).

E' stato sollecitato un responsabile intervento del ministro dei Trasporti per l'esame della situazione che si va determinando nel settore aereo civile.

Interrogato a lungo il pilota

Morta un'altra hostess del Boeing

Una delegazione del SNAV ha visitato i colleghi ricoverati negli ospedali donando sangue ai feriti — Finalmente oggi la pista della tragedia sarà sgomberata

Finalmente, questa mattina la pista della tragedia sarà libera: a pezzi, hanno cominciato a rimuovere ieri la carcassa del «Boeing 707». Sotto i colpi dei vigili del fuoco, lo scheletro del gigantesco aereo si è spesso sbriciolato: il fuoco — un incendio terribile durato oltre tre ore — aveva divorato, lesionato tutto. Invece, il compressore è ancora lì, all'incrocio tra la pista principale e quella di rullaggio: dovrebbero rimuoverlo oggi ma intanto è ancora rovesciato, abbandonato, come se non interessasse più a nessuno. E stato il primo motivo di una sciagura assurda, di una sciagura che si poteva evitare: l'hanno fotografato in tutte le pose, da tutti gli angoli; lo hanno osservato attentamente magistrati e giornalisti, periti della TWA e della direzione del «Leonardo da Vinci», componenti delle due commissioni d'inchiesta, quella giudiziaria e quella amministrativa. Ma nessuno ha dato ordine di rimuoverlo subito: la pista della morte è stata riaperta alle 8 di martedì mattina e dunque sono ormai 48 ore che ogni decollo è diventato di nuovo un'avventura, che il più banale dei guasti — che richiederà però l'uso di tutto il nastro di cemento — può provocare una nuova sconvolgente catastrofe. Ieri sera, verso le 21 è morta un'altra hostess, la giovane e graziosa Simone Bazin che aveva riportato terribili ustioni.

Poteva non succedere nulla lunedì, alle 14,01: le 46 vittime potevano salvarsi tutte. Ed ora, invece, bisogna ringraziare il sangue freddo del comandante del jet, Vernon Lowell, la prontezza di una hostess, Barbara Poehler, l'eroismo di uno steward, Edward Lesniak, se ci sono degli scampati. «Frenare era l'unica cosa che potesse fare il comandante Lowell: aveva percorso appena 1200, 1300 metri della pista, era ancora lontano dalla velocità critica: perchè mai avrebbe dovuto alzarsi con un motore in panne...?», ci hanno detto anche ieri alcuni piloti. E la Poehler si è lanciata verso il portellone d'emergenza, appena si è accorta che qualcosa non andava; la giovane hostess, che è sempre ricoverata al S. Eugenio, ha raccontato, ieri per la prima volta, la terribile avventura: «Ho sentito la frenata: ero seduta nel mio seggiolino e mi sono subito alzata, per tranquillizzare i passeggeri... Non mi sono molto preoccupata: il jet stava rallentando regolarmente: invece, all'improvviso ho sentito un gran colpo (quello contro il compressore - n.d.r.) e mi sono accorta che l'aereo "scodazzava"...».

«Allora, mi sono lanciata verso il portellone d'emergenza sinistro — ha detto ancora la Poehler — avevo visto del fuoco alla destra dell'aereo: ho aperto lo sportello, ho cercato di calare lo scivolo d'emergenza... subito dopo, c'è stata l'esplosione...». Barbara Poehler, lo si è appreso solo ieri, dalle sue parole, è stata letteralmente scaraventata sulla pista, avvolta nello scivolo che è di tela: e anche alcuni degli scampati sono stati buttati sotto, dall'esplosione.

Altri passeggeri si sono invece, lanciati dai finestrini in frantumi. Per essi, per salvar loro la vita, è morto Edward Lesniak, lo steward che è spirato all'alba dell'altro ieri in un lettino dell'ospedale dell'EUR: è rimasto dentro per aiutarli nel limite del possibile ed ha riportato delle ustioni orribili, incurabili. Crediamo che proprio da questo episodio terribile l'Alitalia, sì anche l'Alitalia, debba imparare qualcosa: gli steward e le hostess della TWA, come di tutte le maggiori compagnie aeree del mondo, seguono un corso per imparare appunto come comportarsi in casi di emergenza. Quelli della compagnia di bandiera, no: hanno lottato a lungo, mesi fa, per spuntarla ma l'Alitalia e la direzione dell'Aviazione civile si sono opposte. Ad esse, evidentemente non interessa che gli assistenti di volo sappiano come si può agire in «emergenza». E certo non si può che rinsensare con terrore, a quando, appunto durante i giorni di sciopero, la compagnia ha sostituito con personale raccogliticcio, che magari non era mai salito su un quadrigetto, steward ed hostess.

Ieri, proprio una delegazione dello SNAV, il sindacato nazionale assistenti di volo che guidò la lotta, si è recata a visitare i colleghi degenti negli ospedali cittadini. Gli steward hanno offerto il loro sangue, le hostess hanno anche portato dei fiori alle colleghe.

E' stato un incontro commovente. Anche i piloti scampati, il comandante Vernon Lowell e il «secondo» John Churchill, hanno ricevuto messaggi e telefonate di solidarietà da loro colleghi: il primo, intanto, è stato interrogato dalla commissione giudiziaria d'inchiesta, quella, cioè, che deve stabilire le eventuali responsabilità penali che riguardano lo omicidio plurimo aggravato e il disastro aereo.

Vernon Lowell ha passato praticamente tutta la giornata al Palazzaccio: è entrato nell'ufficio del dott. Bracci alle 12, e ne è uscito alle 14,30 per rientrarvi alle 17. E' stato lasciato libero solo alle 20: per ore ed ore ha risposto alle domande del magistrato, del colonnello Schepisi, del colonnello Castellucci, del colonnello Gaggiani e del maggiore Musicanti, tutti ufficiali dell'aeronautica militare. Naturalmente, nulla di ufficiale è stato detto ai giornalisti che hanno affollato l'anticamera del dott. Bracci: comunque, il Lowell ha affermato di aver fatto tutto il suo possibile per evitare la catastrofe, che, quando si è mosso da sotto l'aerostazione i motori andavano alla perfezione e che prima di metà pista si è accorto che l'ultimo a destra non funzionava, che, allora, ha deciso di frenare. Il compressore... ecco tutto sarebbe andato bene — ha ripetuto anche agli inquirenti — se non ci fosse stato quel compressore...».

n. c.

Convocazione ministeriale per il prezzo del latte

Il regolamento CEE, entrato in vigore il 1° novembre, ha fatto saltare i tradizionali accordi

Il ministro dell'Agricoltura, Ferrari Aggradi, ha convocato i rappresentanti dei produttori di latte e dell'industria trasformatrice, con l'intento di concordare nuovi prezzi.

Con il 1. novembre è entrato in vigore il regolamento di mercato della CEE sui prodotti lattiero-caseari. E' indubbio che le conseguenze dell'attuazione di questo regolamento saranno rilevanti per il nostro Paese per quel determinato posto in cui è stata confinata la produzione zootecnica, in un mercato chiuso e protetto localizzato nella Val Padana, in contrapposizione alla restante agricoltura e mercato agricolo della penisola.

I rapporti, tipicamente corporativi, che si sono instaurati tra la grande azienda agraria capitalistica padana e la grossa industria lattiero-casearia sono stati una componente necessaria della nostra generale arretratezza agricola.

Ora, l'entrata in vigore del regolamento comunitario segna una nuova importante fase del processo di concentrazione dell'industria e del mercato dei prodotti lattiero-caseari.

Su questa base è subito entrato in crisi il vecchio sistema di determinazione dei prezzi del latte industriale con riferimento ai prezzi convenzionali dei derivati, pure convenzionali (senza parlare del sistema dei premi), determinati dalle Commissioni paritetiche dei rappresentanti degli industriali e agrari presso le Camere di commercio.

E la stessa contrattazione del latte, a cominciare dal 1. novembre, in coincidenza con le contrattazioni agrarie (scadenza dei contratti di affitto) e di lavoro (scadenza dei rapporti di salariati fissi), è messa in discussione, sulla base di una precisa norma del regolamento comunitario che dispone che l'annata lattiero-casearia comincia e finisce al 1. aprile di ogni anno.

Da quattro settimane i rappresentanti degli agrari e dei bonomiani e degli industriali si incontrano e si scontrano a Milano per trovare un nuovo sistema di valutazione del latte. Di qui la convocazione al ministero. Gli industriali tendono *tout-court* all'applicazione del prezzo CEE per l'Italia, lire 65 al kg., e in sostanza alla perdita di ogni potere di contrattazione per i produttori agricoli. Gli agrari, con i fedeli bonomiani, ripropongono un sistema di valutazione del prezzo del latte a riferimento corretto, ma sempre corporativo, perchè fondato su quel connubio di interessi al quale prima si accennava. Ma non è facile ristabilire l'equilibrio: i prezzi dei derivati del latte non possono più essere «convenzionati» (ad uso cioè della tutela degli interessi degli agrari e degli industriali), ma debbono servire alla determinazione dei prelievi nei rapporti commerciali con l'estero decisivi per la definitiva quotazione dei mercati. Allora la scappatoia si vuole ricercare nella resa «scientifica» del latte da porre a base della valutazione del prezzo del latte. Ma siccome la resa scientifica non sarà mai la resa reale, anche questa forma produrrà nuove contraddizioni nell'attuale situazione e potrà servire solo provvisoriamente a imporre ai piccoli produttori di latte un maggior grado di subordinazione da parte della grande industria lattiero-casearia.

Il momento è delicato ed è auspicabile l'azione e l'iniziativa dei produttori di latte per non essere tagliati fuori dalla contrattazione per lo sviluppo delle forme associative, per liberarsi dal potere agrario-industriale con l'appoggio bonomiano.

E' inutile dire che ancora una volta il ministero dell'Agricoltura cerca di salvaguardare il compromesso corporativo e nulla fa per dare un'impostazione nuova ai problemi zootecnici e per la tutela di un effettivo potere contrattuale dei produttori di latte, per lo sviluppo e il rafforzamento della cooperazione.

l. v.

Parigi

E' morto uno dei cinque gemelli Sambor

PARIGI, 25.

Uno dei cinque gemelli Sambor, il piccolo Jean-Luc è morto: era stato l'ultimo a venire alla luce e le sue condizioni erano apparse subito peggiori degli altri suoi fratelli nati con lui lunedì scorso. Una emorragia polmonare gli è stata fatale, nonostante tutti gli sforzi fatti dai medici per salvarlo. Per gli altri gemelli la prognosi è ancora riservata: il ministero della Sanità francese ha preso direttamente a seguire la sorte dei piccini, divenuti motivo di apprensione, ma anche di curiosità e di orgoglio nazionale. L'eccezionale parto, infatti, rappresenta un vero e proprio record europeo.

Flotta IRI-ENI

Iniziato ieri il terzo sciopero dei marittimi

Incontri presso il ministero

Lo sciopero dei 9 mila marittimi della flotta IRI-ENI per il rinnovo del contratto ha avuto inizio ieri con il fermo di 24 ore del «Rossini» a Genova. Si sono anche fermate le navi mercantili delle società a partecipazione statale. Lo sciopero proseguirà, nei vari porti, fino all'8 dicembre prossimo.

L'altra sera, a tarda ora, di fronte alla decisione unitaria dei sindacati del mare di indire il nuovo sciopero in corso, il ministro della Marina mercantile ha convocato le parti per offrire loro una base di mediazione. Si è trattato, come si è appreso dai sindacati, di uno scambio di opinioni, che però non è andato al di là di una pura presa di contatto. I sindacati si sono riservati di prendere, al riguardo, una decisione comune nel corso di una riunione che avrà luogo nei prossimi giorni. Nel frattempo la lotta dei marittimi IRI-ENI continuerà secondo il programma prestabilito. Gli incontri presso il ministero comunque proseguiranno.

Quello in corso, come è noto, è il terzo sciopero della categoria. La rottura fra i sindacati e i dirigenti della flotta a partecipazione statale è avvenuta su alcune richieste fondamentali dei marittimi: la riforma del sistema previdenziale e in particolare delle pensioni, ferme al 1958, e le rivendicazioni economiche e normative per il nuovo contratto, sul quale le posizioni delle parti sono ancora assai lontane, data l'intransigenza dei rappresentanti delle flotte IRI-ENI

Inconcludente l'incontro per i calzaturieri

L'incontro di ieri sera al ministero per la vertenza dei 120 mila calzaturieri si è risolto, a quanto si apprende dai sindacati, in modo insoddisfacente. E ciò nonostante le 13 giornate di sciopero effettuate dalla combattiva categoria contro un padronato intransigente, il quale vuole imporre ai lavoratori un contratto congiunturale benché il settore continui a svilupparsi e la produttività sia in aumento.

Nebbia sugli aeroporti lombardi

MILANO, 25.

La nebbia sugli aeroporti non accenna a diminuire e il traffico aereo è ora completamente paralizzato. All'aeroporto intercontinentale della Malpensa, dove un'improvvisa schiarita aveva fatto pensare ad una progressiva ripresa dei voli, la fitta nebbia ha nuovamente reso pressochè nulla la visibilità.

Da Parigi è stato comunicato ai dirigenti dell'aeroporto lombardo che il volo TWA 800, che avrebbe dovuto fare scalo anche alla Malpensa, è stato limitato all'aeroporto di Parigi. L'aereo precipitato all'aeroporto di Fiumicino il pomeriggio di lunedì scorso disimpegnava il medesimo volo sospeso stamane.

In agitazione i rivenditori di benzina

Il consiglio direttivo della Federazione italiana gestori impianti stradali carburanti (PIGISC) ha comunicato che se entro il 30 novembre le società petrolifere non risponderanno ad una serie di richieste, la Federazione riprenderà la propria libertà d'azione. Le richieste avanzate riguardano la revisione del contratto esistente tra le società e i rivenditori e la corresponsione di un anticipo di 2 lire al litro in attesa di una definizione della vertenza.

La «Giulietta» costerà 100 mila lire in meno

MILANO, 25

Dal primo di dicembre prossimo la *Giulietta* costerà oltre centomila lire di meno. L'*Alfa Romeo* ha annunciato infatti che porterà il prezzo di listino da un milione e 235mila lire a un milione e 125mila.

Metallurgici

Accordo sul «premio» in 5 aziende ENI-IRI

Le organizzazioni sindacali e ASAP (che rappresenta l'ENI) anno concluso la trattativa per a istituzione del premio di roduzione delle società Nuovo ignone, Pignone Sud e SMIT. i tratta — comunica la FIOM — di un accordo soddisfacente he consente la erogazione di na cifra "forfettizzata" per il 964 pari a 32 mila lire (per li operai dell'azienda di Firenze), fissa la data del primo narzo 1965, per la definitiva pplicazione dell'articolo 3 e tabilisce da tale data la decorenza del nuovo periodo

Nella stessa giornata, presso Intersind (che rappresenta IRI), si è firmato l'accordo er la istituzione del premio i produzione alla Termomeccanica di La Spezia. L'accordo tabilisce, a conclusione del periodo "forfettizzato" (di 14 mesi), una trattativa che determinerà l'incremento del premio ulla base di elementi obiettivi, ricavati da dati rappresentativi per l'accordo produzione-ore lavorate, rispetto ad ogni tipo di lavorazione.

Un positivo accordo per il premio di produzione è stato inoltre conquistato dai lavoratori della SIT-Siemens. L'accordo — sottoscritto presso l'Intersind — riguarda oltre 8.000 lavoratori delle fabbriche di Milano, Santa Maria Capua Vetere e degli uffici di Roma. La base del premio è stata fissata in 16 000 lire che vanno ad aggiungersi alle 50.000 (aumentate del 7%) precedenti. Per un anno, con scadenza 1 marzo 1965 è stato «forfettizzato» un premio di 19 000 lire per tutti i lavoratori. Il valore del punto, per stabilire gli scatti del premio sulla base del rapporto fra produzione e ore di lavoro, è stato fissato in 3 000 lire. Si tratta del «punto» più alto conquistato sino ad ora nelle aziende di Stato.

Un ladro a Milano

In bici all'assalto di una gioielleria

MILANO, 25

Gioielli per circa tre milioni e mezzo di lire sono stati rubati da un ladro in bicicletta che ha mandato in frantumi la vetrina di una oreficeria milanese. Il ladro ha agito in pieno giorno, sotto agli occhi di numerosi passanti, riuscendo a fuggire nonostante l'accanita caccia di molti.

E' giunto in via Nerino pedalando su una arruginita bicicletta, ha accostato al marciapiede davanti alla oreficeria e tranquillamente, sotto agli occhi dei passanti e dello stesso proprietario del negozio, in quel momento alla finestra della sua abitazione, si è avvicinato alla vetrina, ha cavato di tasca un martello ed ha vibrato un colpo deciso. Mentre lo scrosciare dei vetri infranti faceva accorrere i primi passanti, il bandito ha infilato le mani nella vetrina, ha arraffato alcune manciate di gioielli ed è balzato nuovamente sulla bicicletta cominciando a pedalare alla disperata inseguito da un gruppo di passanti.

Improvvisamente, forse intralciata da un lembo del cappottone nero in cui era impaludato il bandito, la bicicletta ha avuto uno scarto ed è andata a sbattere contro un'auto in sosta. Il ladro ha sorvolato la vettura finendo a terra, gli inseguitori gli sono balzati addosso, c'è stata una rapida colluttazione e quindi lo sconosciuto è riuscito a divincolarsi e a riprendere a piedi la fuga scomparendo nel traffico di via Torino.

LEGGETE

Noi donne