

In un acquitrino di Moncalieri

Il cimitero delle Fiat alluvionate

Le macchine anche nuove vengono schiacciate come noccioline — Niente viene recuperato dalle vetture



TORINO — Una impressionante visione delle auto alluvionate

Dalla nostra redazione
TORINO, 21.

A poche centinaia di metri dalla statale n. 20, nel tratto Moncalieri-Carignano sta sorgendo un gigantesco cimitero d'automobili: un cimitero subacqueo. Ogni giorno decine e decine di macchine, tutti modelli Fiat, provenienti dalle zone alluvionate vengono accatastate: una mastodontica scavatrice, alla cui becca è stata fissata una pesante palla di ferro, schiaccia come noccioline le auto; una gru attanaglia il rottame, lo solleva e lo sgancia in un grande lago acquitrinoso, alimentato dalle infiltrazioni di acqua del Po.

Lo spettacolo è piuttosto impressionante e nelle giornate di bel tempo una piccola folla sosta ore e ore ai margini del perimetro dove si svolgono le operazioni, tutto recintato, e sorvegliato notte e giorno dal corpo di polizia privata della Fiat. Molte delle automobili sono nuove di zecca. Sono circa mille i modelli «124» che si trovavano nei giorni della tragica alluvione giacenti presso le filiali di Firenze, di Grosseto, o di città del Veneto. La cifra che comprende tutti gli altri tipi è molto più elevata: forse oltre 30 mila vetture finiranno in fondo al grande lago. Perché, si domanda la folla

incredula di fronte alla agghiacciante scena, questo enorme spreco? Sorge spontaneo il paragone con altri episodi della storia recente: le navi di caffè bruciate per sostenere il prezzo sul mercato internazionale, per esempio. Perché non si è tentata una azione di recupero e se questa era impossibile, perché tutto questo materiale rottamato non viene almeno avviato in fonderia?

Abbiamo cercato di dare una risposta a questi interrogativi ma dobbiamo confessare che di fronte alle notizie ufficiali ed ufficiose che siamo riusciti a raccogliere, molti dubbi e molte incertezze sono rimaste. L'operazione Fiat per gli automobilisti alluvionati prevede, come è noto, la sostituzione immediata della macchina danneggiata con una vettura nuova: la Fiat concede uno sconto fino al 40 per cento, prevede il ritiro dell'auto vecchia e la paga con cifre mai superiori comunque alle 75 mila lire.

Oltre alle ragioni di carattere «sociale» di questa operazione tendente a facilitare, come si diceva in un comunicato emesso dalla Fiat, «la ripresa immediata delle attività economiche alle quali il mezzo di trasporto è così indispensabile», ve ne sono altre che i comunicati ufficiali ovviamente non hanno trattato

e che si possono sintetizzare in tre punti: 1) ricreare subito un «mercato del nuovo» nelle zone alluvionate evitando di trasferirsi per anni un mercato spurio; 2) battere la concorrenza estera che negli anni scorsi — nel '63 soprattutto — aveva invaso il mercato nazionale; 3) evitare il pericolo di una svalutazione del mercato dell'usato sul quale la Fiat fa un affidamento non indifferente.

A queste ragioni di carattere più propriamente economico produttivo non vanno disgiunte quelle commerciali, cioè, di propaganda e di prestigio. Sol tanto sotto questo profilo si spiega la decisione di seppellire le macchine rottamate in una gigantesca pozza d'acqua: evitare ogni accusa di speculazione da parte della concorrenza, almeno su questo piano. Tecnicamente, per ciò che riguarda il recupero dei rottami — secondo la Fiat — il costo della demolizione delle vetture e la cernita dei vari materiali sarebbero risultati antieconomici. Alcuni tecnici, ovviamente non della Fiat contestano questa tesi dicendo semmai che la Fiat non è attrezzata per recuperare di questo tipo come certe case americane ad esempio, che li effettuano su larga scala con speciali catene di lavorazione al termine delle qua-

li potenti macchine trasformano le vetture «spogliate» in tante balle di metallo. Una di queste macchine si è vista in una ormai celebre sequenza di un film di James Bond.

Comunque stiano le cose quali riflessi ha avuto e sta avendo l'operazione alluvione sul piano produttivo e commerciale?

L'ultimo trimestre del 1966 si è chiuso per la Fiat con un aumento delle vendite, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, del 20 per cento. Il gennaio '67 si chiuderà con un aumento che sfiora il 30 per cento in più delle vendite dello stesso mese del 1966. In testa a tutti i modelli, come incremento, figura la «500». Analogamente anche la produzione è aumentata. La fabbrica produce a ritmi sostenuti: ogni giorno circa 4 mila autovetture. Dal 9 gennaio scorso la catena di montaggio della «500» lavora su tre turni, cioè a ciclo continuo: 24 ore su 24, tutti i giorni compreso il sabato mentre prima lavorava solo su due turni, cioè 16 ore su 24. Le altre linee, quella della «600» e della «850» lavoravano sino a otto giorni fa su un turno solo tutti i giorni tranne il sabato: ora si produce su due turni per i primi cinque giorni della settimana e su di un turno il sabato. La potenzialità degli im-

pianti può comunque garantire una produzione di 5 mila vetture al giorno. L'indice di aumento delle vendite riguarda soprattutto il mercato nazionale nel quale la Fiat raggiunge il 74 per cento delle immatricolazioni.

Lo sviluppo produttivo alla Fiat, sulla base di questi scarsi ma indicativi dati, è più che in alto. Anche «l'operazione alluvione» è servita quindi a incrementarlo. Di fronte al cimitero di automobili distrutte ed affogate nella melma del Po nei pressi di Moncalieri, si rafforza il sospetto che si tratti di qualcosa molto simile agli incendi delle navi di caffè. Certo tutto questo da noi viene fatto in condizioni diverse, eccezionali e noi, soprattutto, non vogliamo contestare alla Fiat — in una società come quella italiana di oggi — di varare una «operazione» tendente anche a dimostrare concretamente la sua sensibilità verso la propria clientela.

E' semmai il sistema che contestiamo, il sistema che si basa sul concetto della cosiddetta libera economia, che impone determinati tipi di consumi e che non disdegna certe soluzioni, tipo quella del «mordere» cimitero di Moncalieri, di no.

A Napoli

6.331 denunciati perchè non hanno vaccinato i figli

«Grido d'allarme» del Comune - Alla base l'insufficienza dei centri di vaccinazione

Dalla nostra redazione
NAPOLI, 21.

Ben 6331 persone sono state finora denunciate dal comune di Napoli per inadempimento all'obbligo della vaccinazione (antidifterica, antivaricella, anti-polio). Gli organismi comunali esprimono viva preoccupazione per l'andamento della vaccinazione, soprattutto per quel che riguarda i bambini nati nel 1965 e 1966. E, inoltre, a intensificare le denunce degli inadempimenti, rivolgono «un vivo appello al senso di responsabilità dei genitori perchè adempiano a un dovere morale e civile».

Può darsi che gli appelli e le denunce servano a qualcosa, anche se sembra lecito dubitare anche di questo. Il fatto è che questo «grido d'allarme» del comune è indicativo di una situazione sanitaria decisamente preoccupante. Negli ultimi mesi ci sono stati molti casi di difterite, in città e in provincia, alcuni dei quali mortali. L'ufficio sanitario di Striano, un comune a pochi chilometri da Napoli, è stato sostituito d'urgenza dal medico provinciale per non aver fatto eseguire la vaccinazione (nel piccolo centro c'è stata una vera e propria epidemia di difterite, e sono morti alcuni bambini).

Inoltre si ha un bel dire che «l'affluenza ai centri di vaccinazione non può essere giudicata soddisfacente» se non si provvede innanzi tutto ad allargare adeguatamente tali centri. In redazione riceviamo ogni giorno, si può dire, segnalazioni sull'insufficienza di questi centri (quando non mancano addirittura).

C'è stata gente che ha portato i bambini ai centri in novembre e si è sentita rispondere che la vaccinazione non poteva essere eseguita, perchè mancava il vaccino. Oppure c'era un tale sovraffollamento da sconsigliare decisamente dal portare a termine «l'impresa».

Un gruppo di cittadini di

Montecalvario, un popoloso quartiere del centro, ci ha detto di aver aspettato presso la sezione comunale anche più di tre ore senza essere riusciti a far vaccinare i bambini. E questo dopo avere speso anche soldi per il mezzo di trasporto, dato che il centro era lontanissimo dalle loro case.

Altri ancora ci hanno segnalato che quando sono andati al centro ONMI di via Appulo hanno detto puramente e semplicemente che non erano in grado di eseguire la vaccinazione, perchè mancava qualunque attrezzatura, a parte il vaccino.

Non c'è per caso qualcuno di questi cittadini fra i 6331 denunciati?

A Trebisacce (Cosenza)

Tre bambine uccise da cibi avariati

Anche padre e madre gravemente intossicati
In corso un'inchiesta — Avevano mangiato patate con sugo di pomodoro e grasso di maiale

Magnago ieri ricevuto da Moro

Lasciando ieri Palazzo Chici dopo un incontro con Moro, il presidente della Sudroler Volkspartei Silvio Magnago ha dichiarato: «Ho avuto un colloquio con l'on. Moro, il quale ha scelto la riserva che aveva fatto di rispondere quando, in novembre, avevo chiesto dei chiarimenti sulle proposte di soluzione dei vari problemi sul tappeto. Il presidente del Consiglio mi ha dato una risposta che in parte si può considerare positiva, in parte meno positiva. Si è visto poi che c'è bisogno di un approfondimento di qualche punto. Ciò avverrà tra poco e non credo sarà necessario un nuovo colloquio».

Dal nostro corrispondente

COSENZA, 21. Tre bambine (due sorelle e la sorellastra) hanno perso la vita e i genitori sono ricoverati in gravi condizioni. Questo è il tragico bilancio della sciagura abbattutasi improvvisamente ieri sera su una povera famiglia di Trebisacce, un piccolo centro della provincia di Cosenza situato sul litorale ionico, a circa cento chilometri dal capoluogo.

Le tre vittime sono Domenica Motta di 5 anni, la sorella Filomena di 1 e la sorellastra Maria Lucia (che diciamo di 9 anni. Sembra che siano state colte da avvelenamento per ingestione di sostanze tossiche. Così risulta, almeno, dai primi referti medici e in questa direzione proseguono le indagini che le autorità sanitarie provinciali stanno svolgendo.

La tragedia si è verificata verso le ore 10,30 di ieri sera: la famiglia del manovale Pasquale Motta, di 62 anni (moglie Caterina Chudichimo, di 49 anni, e le tre bambine) aveva da poco consumato una cena molto frugale a base di patate lesse condite con sugo di pomodoro e grasso di maiale. Poco dopo tutti, adulti e bambini, venivano colti da atroci dolori addominali, tipici dell'avvelenamento.

Domenica, è morta in quel che minuto, tra atroci sofferenze. I vicini, udendo i lamenti degli altri, accorrevano e, resisi conto dell'estrema gravità della situazione, hanno fatto trasportare l'intera famiglia, d'urgenza, con un mezzo di fortuna, presso l'ospedale civile di Crigiana (Calabria, che dista da Trebisacce una ventina di chilometri).

Appena giunti in ospedale i quattro sono stati sottoposti alle cure del caso: lavanda gastrica, antibiotici, trasfusione. Purtroppo, però, per le tre bambine tutti i soccorsi e tutte le cure sono stati vani. Poco dopo mezzanotte anche esse si sono spente fra atroci spasmi.

Oloferne Carpino

Conclusa l'inchiesta

La tragedia di Brema: fu un errore di manovra

Nel disastro aereo morirono i campioni italiani di nuoto

BRUNSWICH, 21.

Si è conclusa l'inchiesta sulla sciagura aerea avvenuta circa un anno fa (il 29 gennaio) all'aeroporto di Brema quando un Convair della compagnia tedesca precipitò a pochi metri dalla pista di atterraggio: morirono 46 persone; fra le vittime erano i componenti della squadra italiana di nuoto, il loro allenatore, un giornalista della Rai-Tv.

Si parlò a lungo di «misterioso incidente», di episodi violenti che avrebbero costretto il pilota ad abbandonare i comandi nella delicata manovra di atterraggio; un paio di piúze ritrovate nella cabina di pilotaggio occuparono i titoli di giornali: si pensava che quell'anne-

fosse servito a qualche folle per aggredire il pilota o al pilota stesso per difendersi da un'aggressione.

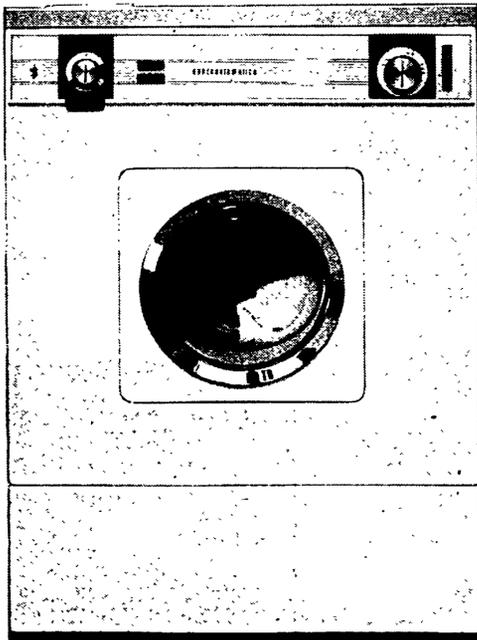
Il rapporto finale della commissione d'inchiesta fugò ogni dubbio: quello che provocò la sciagura fu un tragico errore di manovra. L'aereo rischiava di toccare terra troppo presto, il pilota aveva cercato di riprendere quota per compiere di nuovo e in modo più corretto la manovra. Durante l'improvvisa cabrata si è verificato un blocco che ha provocato la caduta del velivolo. La pista dell'aeroporto in quel momento era coperta da una fitta nebbia e questo può aver contribuito all'errore del pilota.

LA SUPERAUTOMATICA SILTAL "S 53,,

SI DISTINGUE

PER LA SUA INCONFONDIBILE LINEA e LA SUA INCONTESTABILE DURATA

«...i prezzi valgono, quando l'articolo è un prodotto di alta classe e qualità...»



SILTAL produce:
LAVATRICI - FRIGORIFERI
CUCINE A GAS - PENTOLE "EGIZIA",
MOBILI METALLICI COMPONIBILI
GELATIERE ELETTRICHE
SCALDABAGNI A GAS - ELETTRODOMESTICI

sital

FILIALE di ROMA con deposito: VIA CASILINA, 251 - ROMA - TEL. 275.141