TERRORE E SCENE RACCAPRICCIANTI NEL CENTRO COMMERCIALE DELLA CAPITALE BELGA

Bruxelles: rogo di un grande magazzino gremito

Molti a capofitto dalle finestre I morti non si contano ancora

A sera, un primo bilancio dava cinquanta morti e oltre cento feriti — Nessuno sa quanti altri cadaveri siano rimasti sotto le macerie — Il fuoco ha investito anche i palazzi vicini

BRUXELLES — La drammatica immagine di una donna che si lancia da una finestra del magazzino in preda alle fiamme. Sette persone, lanciandosi dalle finestre, sono morte sfracellandosi al suolo (Telefoto AP)

BRUXELLES — Alte e dense colonne di fumo si innalzano dai grandi magazzini « Innovation » distrutti dall'incendio (Telefoto A.P.-l'« Unità »)

BRUXELLES, 22.

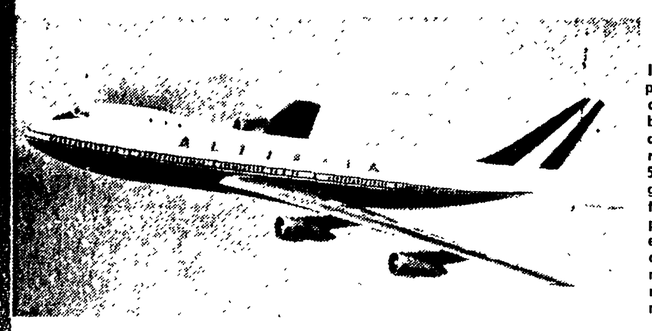
E' una delle più gravi sciagure, forse la più grave, di tutta la storia di Bruxelles. Un incendio di catastrofiche proporzioni ha trasformato il centro della città in un inferno. Due grandi magazzini annientati dalle fiamme, 56 morti, secondo i primi parzialissimi accertamenti, almeno cento i feriti, alcuni in gravissime condizioni, mentre il fuoco non ancora domato si propaga ai palazzi adiacenti di rue Neuve e rue Damier. Alle 13,30 quando l'incendio è scoppiato centinaia di persone intente a fare acquisti, commessi e impiegati si trovavano nell'edificio a cinque piani del più grande emporio della capitale, l'*Innovation*. E' tarda sera e del grande magazzino resta in piedi solo la facciata. Dall'interno dove tutto è crollato si levano altissime colonne di fumo. Quante persone sono rimaste lì dentro, morte per le ustioni o di asfissia? Non è possibile stabilirlo, ci vorrà almeno una settimana. La gente che ha assistito al disastro ha negli occhi le scene raccapriccianti degli sventurati che hanno cercato scampo al rogo lanciandosi giù nella strada e sfracellandosi al suolo. Tutto il resto passa in secondo piano. Anche le stime dei danni che appaiono ingentissimi, sicuramente più di 12 miliardi.

Sono mobilitate tutte le forze antincendio della capitale e delle zone circostanti, reparti della sanità e dell'esercito. La zona centrale della città è isolata ma le fiamme continuano a svilupparsi tutto intorno all'*Innovation*. Anche un altro magazzino, il « Priba » è andato distrutto ma fortunatamente era stato fatto evacuare in tempo. La sagoma della cattedrale, che è alle spalle di rue Neuve si staglia su un paesaggio di macerie fumanti e di lingue di fuoco mentre le auto ambulanze percorrono a sirene spiegate la città, i vigili rovesciano tonnellate di acqua sulle rovine e migliaia di persone seguono angosciate il febbrile lavoro delle squadre di soccorso. L'ansia di chi aveva un parente tra i *dipendenti dell'Innovation* o di chi teme che un familiare o un conoscente si trovassero nell'edificio al momento del disastro fa scoppiare qua e là dei disordini. Inutilmente si raccomanda la calma. Alcuni che sono riusciti a mettersi in salvo vagano ancora per la città stravolti dalla orribile visione di ciò che è accaduto e non sì sa niente di loro. Molti degli scampati sono ricoverati negli ospedali in stato di choc. Tutto il Belgio è gettato nella costernazione. Come è successo? Le cause della sciagura non sono state ancora accertate, una commissione d'inchiesta sta indagando. Si sa soltanto che l'incendio è *scoppiato* in una stanza adibita a deposito di materiale altamente infiammabile come pannelli di legno e carta.

A quell'ora l'*Innovation* era gremito di persone e così il ristorante annesso frequentato solitamente da impiegati degli uffici vicini e da clienti. Alle 13,40 dai piani alti degli edifici del centro si sono viste levarsi delle fitte volute di fumo e bagliori. Il grande emporio era già una torcia. Dentro una commessa aveva dato l'allarme ma già il fuoco lambiva il secondo e il terzo piano, divorava le scale, bloccava ogni via d'uscita. Qualcuno temendo un corto circuito ha staccato la corrente elettrica e l'edificio è piombato nel buio. Da fuori si sono udite urla disumane. Molti che non avevano avuto il coraggio di varcare la muraglia di fumo che li separava dalla strada ripiegavano verso l'interno dove avanzavano le fiamme con sinistri crepitii, l'aria si faceva irrespirabile e le pareti crollavano. La gente già in preda al terrore, impazziva. Molti si urtavano e si calpestavano cercando disperatamente di portarsi alle uscite di sicurezza. Dal quarto e dal quinto piano sette persone si sono lanciate nel vuoto. Ormai l'intero fabbricato era avvolto dalle fiamme. Lingue di fuoco uscivano anche dalle finestre del quinto piano dove era situato un « nido » per trenta bambini. Per molte ore si è temuto il peggio e solo a tarda sera si è saputo che il nido era stato subito sgomberato e che i bambini erano salvi. Altre persone venivano salvate dai vigili con le scale mobili ma il rogo non accennava a spegnersi. In un magazzino sono esplose diverse bombole di gas e l'incendio si è allargato agli edifici vicini. Sette scale sono state portate sul posto ma proprio uno di questi attrezzi ha tradito i pompieri: le fiamme si sono attaccate alla vernice della scala servendosene come ponte per raggiungere un altro grande magazzino dirimpetto all'Innovation, il « Priba » che si è rapidamente incendiato a sua volta. Nella confusione si intrecciavano voci incontrollate. Si parlava della possibilità che l'incendio avvolgesse anche una clinica per anziani e gestanti, una scuola, altre case e uffici. Mentre scriviamo si tenta di impedire che le fiamme si propaghino a una sede dell'ente telefonico di stato. Ma già alcune abitazioni di rue Damier bruciano e il calore intensissimo ha cominciato ad aprire delle crepe in un negozio di pellicce. I vigili del fuoco, precipitatisi al secondo piano del negozio, gettano nelle braccia dei curiosi fermi sui marciapiedi pellicce di grande valore. Un vigile sta cercando di mettere in salvo un uomo che si tiene disperatamente aggrappato ad un comignolo. Le operazioni di soccorso sono difficili. Rue Neuve e le strade adiacenti sono molto strette, la polizia deve infrangere i vetri di numerose autovetture per spostarle e fare largo ai mezzi antincendio. La radio rivolge appelli alla cittadinanza perchè vada a donare il sangue negli ospedali. Si fanno anche delle critiche alle attrezzature antincendio che non sembrano adeguate. Un vigile ha dichiarato: « E' stato terribile. Il posto era completamente immerso nel fumo e le nostre maschere antigas si sono dimostrate assolutamente inutili. Abbiamo fatto del nostro meglio ma la gente era fuori di sè. Correvano pazzamente in tutte le direzioni, urtandosi, calpestandosi, accapigliandosi. Alcuni sono rimasti a terra feriti. Combattere l'incendio all'interno dell'emporio era impossibile perchè non c'era acqua: tutte le condutture erano state liquefatte dal calore. Alcuni li abbiamo salvati con le scale, altri sono riusciti a fuggire saltando sui tetti degli edifici adiacenti ».

A notte il dramma non è concluso. Si lotta ancora contro le fiamme. Per chi è rimasto imprigionato là dentro nessuna speranza.

L'AVIAZIONE CIVILE A UNA SVOLTA MA NON IN ITALIA



Il Boeing 747, più conosciuto come "Jumbo", capace di trasportare fino a 500 passeggeri. L'Alitalia ne ha prenotati 4 esemplari, di di cui uno nella versione "tutto merci".

IN SUPERJET IL WEEK-END DI DOMANI

Con 80.000 lire da Roma a New York — I giganti dell'aria — Le carenze dell'industria e degli scali nazionali — Una spesa di 1000 miliardi ma senza programma

Fra qualche anno l'aereo supersonico ci porterà da Roma a New York in tre ore e mezzo. Nel 1970 dalla fusoliera dei «Jumbo» scenderanno negli aeroporti 300-500 passeggeri per volta. Le prospettive nell'aeronautica civile negli anni '70 sono dunque queste: aerei ancora più veloci e più grandi, più voli e più passeggeri. Le tariffe, hanno previsto gli esperti, dovranno subire una riduzione netta. Un viaggio fra Roma e New York, in classe turistica, costa ora 250.000 lire: si parla di un futuro biglietto sulle 80.000 lire. Per andare a Parigi la spesa è di 60.000 lire: domani sarà probabilmente di circa 20.000 lire. Sono vicini i giorni del *week-end in jet*. Uno sconvolgimento. Da un trasporto di *élite* si passerà ad un trasporto di massa. Già in questi anni, del resto, l'incremento del traffico passeggeri e merci, nel mondo, è stato sbalorditivo. In appena tre anni, dal 1963 al 1966, si è registrato un aumento del 60%. Per i prossimi anni le previsioni sono quelle di un tasso di incremento del 10-15 per cento annuo.

Siamo ad una svolta nell'aviazione civile. Lo affermano gli esperti, i piloti, i tecnici, i sindacati, i dirigenti delle compagnie aeree. C'è stato un convegno nazionale, tempo fa a Roma, per dibattere i problemi dei dipendenti del settore, la gente dell'aria. E anche lì è stato ripetuto.

Ma come ci si prepara a questa svolta in Italia? Come si opera per essere protagonisti e non dei semplici comprimari di questo evento di progresso? Come governo anche in questo campo marchiamo il passo, si può dire che siamo assenti. Non abbiamo una politica aeronautica, non abbiamo una industria solida, nè abbiamo intenzione di crearla. Eppure rimanere indietro in questo settore, significa rimanere indietro nel progresso tecnologico, con conseguenze in tutti gli altri settori industriali. Oggi le apparecchiature di un aereo sono per il 50% elettroniche e gran parte delle esperienze eseguite in questo ramo vengono trasmesse negli altri campi della produzione.

Abbiamo una rete di aeroporti insufficiente — per citare un altro aspetto della situazione — con strutture inadeguate. I principali, Roma e Milano, sono impreparati a ricevere fra non molto i giganti dell'aria. Fiumicino, che venne definito l'aeroporto *tutto d'oro* per gli sperperi, e non solo per quelli, del regime democristiano, sta già scoppiando: gli aerei sono costretti a fare la « coda » in cielo nell'attesa del turno per scendere sulle piste. La gestione degli scali è statale, è privata, è militare, è promiscua (militare e civile). Strutture fondamentali, come i servizi di assistenza al volo, sono ancora in mano ai militari. Il tipo di amministrazione cambia da scalo a scalo. C'è la confusione. Per questo alcuni paragonano la situazione dell'aviazione civile italiana in questo momento a quella delle ferrovie un secolo fa, prima dell'Unità.

L'unica politica è quella commerciale, dell'*Alitalia*. La compagnia di bandiera, che fa parte del gruppo IRI, è considerata la settima nel mondo. La sua flotta è composta di cinquantuno macchine: quattordici *Douglas DC-8* serie 40, ventuno *Caravelle*, sedici *Viscount*, oltre a quattro *Macchi MB 326* che sono aviogetti per l'addestramento dei nuovi piloti di linea. E' dell'*Alitalia*, infatti, la unica scuola per navigatori dell'aria.

Nello scorso anno gli aerei della compagnia di bandiera — che proprio in questi giorni ha festeggiato i vent'anni di vita — hanno volato per un complesso di 159.233 ore e di 83 milioni e 237 mila chilometri. I passeggeri trasportati sono stati 3 milioni e 263 500; le merci a chilometro hanno superato i 122 milioni di tonnellate. Anche per l'*Alitalia*, come del resto per quasi tutte le compagnie aeree, lo sviluppo è costante.

Ma in altri Paesi, a fianco di potenti compagnie, sono sorti validi complessi industriali aeronautici. Non in Italia. Le nostre industrie costruiscono apparecchi da turismo, elicotteri, accessori d'aereo che esportano all'estero. La Fiat è orientata prevalentemente alla produzione di aerei militari. Nel complesso poche migliaia di operai e di tecnici lavorano in questo settore ritenuto essenziale per lo sviluppo tecnologico.

L'*Alitalia*, non preoccupandosene il governo, non muove foglia in questo senso e qualcuno l'accusa di disinteressarsi colpevolmente del problema. La compagnia di bandiera acquista i suoi aerei prevalentemente sul mercato americano del quale è diventata una preziosa e fedele cliente. E' del 1965 l'ordinazione di trenta *Douglas DC 9* e di sei *Douglas 8/62* del la capacità di 161 passeggeri. Ed è dei giorni scorsi la notizia di una richiesta al Consiglio nazionale dei trasporti per l'acquisto di altri otto *DC-9*, acquisto che, per il momento, non è stato autorizzato. Si ricorderà la polemica, scoppiata a suo tempo, a proposito della ordinazione di una intera flotta di *Douglas*, per un investimento di circa 120 miliardi. L'acquisto venne deciso mentre fra il governo italiano e quello inglese erano in corso trattative per la coproduzione del *Bac 1/11* (un apparecchio con prestazioni simili a quelle del *DC 9*). Comunque l'ordinazione venne fatta, i pagamenti sono in buona parte già avvenuti, ma i primi *jet*, che dovevano essere consegnati dalla fabbrica americana proprio in questi mesi, ancora non si sa quando giungeranno negli *hangar* di Fiumicino.

Nel frattempo l'*Alitalia* ha ordinato quattro *Boeing B 747* (i *Jumbo*) e ha firmato l'opzione per sei aerei supersonici *SST*, ancora allo studio, che verranno prodotti dalla *Boeing* con motori e apparecchiature *General Electric*.

C'è chi ha fatto un calcolo: solo per gli aerei la spesa futura sarà di almeno 500 miliardi. Se poi si aggiungono gli altri finanziamenti che pure saranno necessari per le infrastrutture, gli scali, i servizi, la spesa totale sale a mille miliardi nell'arco di dieci anni.

Si può impiegare una somma così considerevole senza un programma, senza una vera pianificazione, senza una politica aeronautica?

Carlo Ricchini

L'ex campione è ritornato nella sua vecchia casa

Benvenuto di Sequals a Carnera ma con un'ombra di malinconia

Il commovente incontro con i parenti e gli amici di un tempo - Una carovana di auto dalla stazione al paese - Applausi lungo la strada - Sprofondato finalmente in poltrona, il gigante ha chiesto scherzosamente allo zio: « Ma non si beve più qui, barba? »

Dal nostro inviato

SEQUALS, 22.

Alle 9,40 di questa mattina, Primo Carnera si è seduto nella sua vecchia poltrona nella villa di Sequals. Si è guardato attorno; ha accennato sorrisi. Forse avrebbe voluto dire qualcosa: ma in mezzo alla baraonda di fotografi, giornalisti, carabinieri, gente del paese, ha preferito tacere. Anche perchè, per lui, parlare rappresenta ormai una grossa fatica. Poco più tardi, quando il grosso della gente se ne è finalmente andato, Carnera ha fatto avvicinare la moglie, signora Pina: « Hai visto? Ci accolgono come sposini ».

« Benvenuto fra noi », gli aveva gridato in dialetto friulano uno dei tanti che stamattina affollavano i marciapiedi della stazione di Casarsa della Delizia. Il diretto proveniente da Roma era giunto puntualmente, alle 8,22, sul secondo binario della piccola stazione. Carnera e sua moglie si sono affacciati proprio dall'ultimo vagone, una carrozza letto.

Dalla folla, dopo un attimo di imbarazzo, si è levato un applauso e qualche grido di benvenuto. Carnera ha sorriso, ha roteato gli occhi, incavati, vivacissimi, alla ricerca di volti conosciuti. Poi, con le mani, ha fatto un cenno di far piano, con calma. La sua figura riempiva tutto il vano d'uscita del vagone. Un poliziotto della *ferroviaria* e alcuni volenterosi hanno aiutato Carnera a scendere i gradini.

Una bambina di Sequals, Emanuela Piazza, che è sua figlioccia, indossante un costume friulano, gli ha offerto un mazzo di rose rosse. I parenti, lo zio Ventura Mazziol e i cugini (tutti alti e diritti come querce) si sono fatti avanti tra la folla quasi timorosi e imbarazzati.

Carnera li ha abbracciati ed ha abbracciato anche gli amici che ha potuto riconoscere, in mezzo a quelle centinaia di volti che lo assediavano. C'erano, tra la folla, anche il sindaco di Sequals, Vincenzo Faion, e il consiglio comunale quasi al completo. Quindici minuti dopo l'arrivo, Carnera, la signora Pina e il sindaco sono saliti a bordo di una grossa vettura. Si è formata una colonna, preceduta da una automobile della polizia che, da Casarsa, si è mossa puntando su Sequals. La colonna ha attraversato Valvasone, San Martino al Tagliamento, Spilimbergo.

Passato Spilimbergo, Sequals è a un tiro di schioppo. C'è una grande pianura coperta di verde e di vigneti e, in fondo, di colpo, alle spalle delle colline su cui sorge Sequals, si ergono montagne maestose. Carnera si è commosso nel vederle, dopo sette anni, al termine di questo suo triste viaggio di ritorno. Ha chiesto della vita del paese, degli emigrati, delle difficoltà economiche che egli ben conosce.

Le prime vie del paese, quando la colonna ha raggiunto Sequals, sono apparse completamente deserte. Poi si è levato un assordante concerto di clacson. Tutta la gente del paese si era raccolta nella piazza principale, compresi i bambini delle scuole elementari. Un gran battimani, grida, saluti. L'auto di Carnera si è fermata alcuni minuti attorniata dalla folla. Poi ha finalmente potuto riprendere, a passo d'uomo, e raggiungere la villa.

« Bisogna lasciarlo tranquillo adesso », ripeteva il dott. Mario Comin, che è stato nel passato medico personale ed ora riprenderà in cura Carnera.

Primo Carnera, seduto sulla poltrona, stringeva una mano della moglie. Alle spalle aveva l'affresco che lo ritrae in baldanzosa posa di pugilatore. E accanto, poggiata sul marmo di un camino, una sua grossa foto scattata nello *Yankee stadium*, ai tempi di Joe Louis. « Barba — ha mormorato ad un certo punto rivolto a suo zio — ma qui non si beve proprio niente? ». Lo zio ha tenuto da parte alcune bottiglie di quindici anni fa, e gli amici della locanda *Al bottegon* altre bottiglie di un certo bianco, il *Picolit*, che nel Friuli sta diventando sempre più raro.

Piero Campisi

Tredicenne strangola una bimba di sette anni

WANNE EICKEL, 22

Un ragazzo di tredici anni, figlio del sacrestano della chiesa luterana, ha strangolato una bambina di 7 anni dopo averla attirata in una cantina. Il delitto è avvenuto una settimana fa, ma il cadavere della bimba è stato scoperto solo oggi, dopo la confessione del tredicenne del quale la polizia non ha fornito le generalità.

Il figlio del sacrestano, che conosceva la piccola, Edeltrant Buttgereit, aveva partecipato alle ricerche, evidentemente per sviare le tracce. A far cadere i sospetti sul ragazzo è stata la figlia del pastore, dichiarando che egli l'aveva volgarmente infastidita in varie occasioni.

« E' difficile amare moglie e figliastra »: le ha uccise

RENO, 22

Un uomo di 40 anni ha ucciso la moglie e la figliastra e si è tolto la vita con un colpo di pistola alla tempia. Ha lasciato una lunga lettera: « E' difficile — si legge in un passo — amare due donne nella stessa casa. Mi dispiace doverlo fare, ma si stanno prendendo la mia vita, perciò io mi prendo la loro ».

L'omicida, James Lesley Bradely, era in libertà provvisoria per violenza carnale. I vicini di casa hanno udito dei colpi di pistola e delle grida. Poi hanno visto fuggire dalla casa la figliastra sedicenne dell'uomo, completamente nuda. La ragazza, raggiunta dal Bradely, è stata uccisa con tre colpi di pistola.

in poche righe

Due paracadutisti precipitano

SARAGOZA — Due paracadutisti si sono scontrati in aria durante un'esercitazione e sono precipitati al suolo da 2000 metri d'altezza: uno è morto, l'altro è rimasto gravemente ferito. Facevano parte del famoso gruppo acrobatico americano *Blue Masters* e partecipavano a manovre militari congiunte tra forze spagnole e americane.

La cassaforte resiste

ELV (Inghilterra). — Ignoti ladri hanno tentato ieri notte di far saltare la cassaforte della cattedrale di Ely, senza riuscirvi. Per attutire l'esplosione, avevano avvolto il forziere con preziose tovaglie da altare e altri paramenti. Nella cassaforte erano riposti preziosi calici e patene antiche, oltre a 200 sterline delle offerte domenicali.

Auto batte nave

SOUTHAMPTON (Inghilterra) — L'auto che aveva ingaggiato una gara di velocità con una nave ha vinto la singolare competizione. Quando il piroscafo *Windsor Castle*, proveniente da Città del Capo è giunto nel porto di Southampton, la vettura con i piloti Eric Jakson e Ken Chambers era sulla banchina ad attenderlo.

44° vittima delle gang

BOSTON — Robert Conlin, un ex detenuto, è stato trovato morto all'ingresso del cimitero di Boston. Prima di essere ucciso, era stato picchiato selvaggiamente: aveva la testa e il torace fratturati. La polizia ritiene che si tratti di un'altra vittima — la quarantaquattresima dal 1964 a oggi — della guerra fra bande della malavita bostoniana.

Campionato di rane

ANGELS CAMP (California) — Duemila rane, inviate da tutto il mondo, hanno partecipato al campionato internazionale di salto in lungo. Una rana americana, Sidewinder IV, che ha saltato 5,46 metri, ha vinto il primo premio di 500 dollari. La gara, che si svolge ogni anno, si ispira alla novella di Mark Twain « La celebre rana saltatrice della Contea di Calaveras ».

Guidato via radio il rientro della domenica

Il rientro in città degli automobilisti della domenica sarà guidato via radio. Per coloro che si troveranno sulle autostrade, cioè sulla rete gestita dall'IRI, verrà messo in onda un programma con informazioni sull'andamento del traffico. Verranno anche consigliati gli itinerari migliori per un più rapido scorrimento.

Il programma sarà diffuso a partire da domenica prossima durante le due parti della trasmissione « Arrivano i nostri », fra le 18,35 e le 19,20 e fra le 20,10 e le 21.

Sull'assassinio del marito

Ha deposto la vedova del generale Delgado

Maria Iva de Andrade Delgado, vedova del generale Humberto Delgado, è stata interrogata ieri mattina a Roma per oltre tre ore, dal giudice istruttore, Franco, e dal sostituto procuratore della Repubblica di Roma, Pedote. I due magistrati, su richiesta del ministro di Grazia e Giustizia, conducono in Italia un procedimento penale per l'assassinio dell'esule portoghese, avvenuto alla frontiera fra la Spagna e il Portogallo nel febbraio del 1965.

La signora, assistita dagli avvocati Vassalli e Lombardi, si è costituita parte civile contro il medico italiano Ernesto Maria Bisogno e contro Mario De Carvalho. Il procedimento penale riguarda appunto queste due persone ed altre, sospettate di aver organizzato in Italia l'assassinio.

I magistrati hanno posto a Maria Delgado numerose domande sull'attività del marito, esule ed oppositore del governo salazariano.

La magistratura italiana aveva citato anche il figlio di Delgado, un maggiore della aviazione portoghese. Ma l'ufficiale, il quale si chiama Humberto come il padre, non ha avuto il permesso di venire in Italia. La citazione verrà comunque rinnovata.

« Simplicissimus » cessa le pubblicazioni

MONACO, 22.

Simplicissimus, una delle più note riviste satiriche europee, cesserà le pubblicazioni per difficoltà finanziarie. L'editore della rivista, Otto Illand, ha dichiarato che quello di domani sarà l'ultimo numero.

Pubblicata per la prima volta nel 1896, *Simplicissimus* conobbe il periodo di maggior lustro nei primi decenni di questo secolo, quando vi collaborarono firme come Thomas Mann, Rainer Maria Rilke, Ludwig Thoma e Jacob Wassermann, e tra i suoi disegnatori figuravano Thomas Theodor Heinz, Bruno Paul e Olaf Gulbransson.

Col nuovo orario treni più veloci

Il nuovo orario ferroviario che entrerà in vigore nella notte tra sabato e domenica prossimi porterà a sensibili accelerazioni di percorrenza anche nel settore dei « treni interni ».

Ecco quelli di maggiore rilevanza riguardanti comunicazioni di interesse nazionale: treno R 563 Roma-Palermo 60'; R 562 Palermo-Roma 45'; treno 35 Milano-Napoli 78'; treno 36 Napoli-Milano 97'; R 51 Torino-Napoli 42'; R 56 Napoli-Torino 57'; R 33 Milano-Napoli 27'; R 30 Napoli-Milano 25'; R 621 Milano-Bari 31'; R 624 Bari-Milano 27'; TP Torino-Palermo 73'; PT Palermo-Torino 68'; R 561 Roma-Reggio Calabria 58'; R 560 Reggio Calabria-Roma 36'; R 523 R 627 Roma-Bari 26'; R 628 Bari-Roma 33'; 427 (attuale 127) Torino-Lecce 37'; 426 (attuale 126) Lecce-Torino 34'; 647 (attuale 7) Torino-Roma 27'; MS Milano-Siracusa 121' per i viaggiatori di II classe e 59' per i viaggiatori di I classe; SM Siracusa-Milano 122' per i viaggiatori di II classe; MP Milano-Palermo 121' per i viaggiatori di II classe e 59' per i viaggiatori di I classe; PM Palermo-Milano 132' per i viaggiatori di II classe.