

Vita difficile per il trasporto pubblico

4 MILIONI DI AUTO in 8 città italiane

Gli autoferrottranvieri riuniti a Congresso a Castellammare di Stabia chiedono una soluzione dei gravi problemi della vita urbana che consenta anche un deciso miglioramento nelle loro condizioni di vita

Dal nostro inviato CASTELLAMMARE DI STABIA, 30

Il numero degli autoveicoli in circolazione è passato dai 2,5 milioni del 1962 ai 7 milioni del 1966; i motoveicoli sono 3 milioni e 600 mila. Quando si pensi che nelle otto maggiori città italiane (Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Palermo, Firenze e Bologna) era concentrato, nel 1966, il 39,5% dell'intero parco degli autoveicoli, cioè almeno quattro milioni di autoveicoli sui 10 milioni e passa in circolazione, e tenuto conto che le previsioni di sviluppo della motorizzazione oscillano fra i 17 e i 18 milioni nel 1981, si ha una prima idea del significato, dei contenuti della lotta degli autoferrottranvieri per la difesa e lo sviluppo del trasporto pubblico. Quello della priorità del mezzo pubblico di trasporto su quello privato è il tema dominante del VII Congresso nazionale della

FIAT-CGIL in corso qui nelle nuove terme di Castellammare di Stabia. La causa della crisi del trasporto pubblico, come è stato sottolineato dalla relazione presentata da Guido Antonazzi nella serata di venerdì e dai primi interventi di stamane (Portonato di La Spezia, Fucetti di Milano, Torricini della Segreteria nazionale) non è dovuta soltanto alla politica portata avanti nel nostro paese a favore dei monopoli dell'auto, ma anche alla peculiare situazione edilizia e alle gravi distorsioni nel settore urbanistico, alla degradazione del ruolo autonomo degli enti locali. D'altra parte i passati governi di centro sinistra con la costituzione della commissione triangolare sul problema dei trasporti, avevano riconosciuto la necessità di muoversi per affrontare la crisi e, dopo alcune sedute, era stato concordato un ordine del giorno che appariva interessante

Si doveva discutere, infatti, delle possibilità di interventi finanziari o di altra natura, da parte dello Stato, per sopprimere alla grave crisi economica, oltre che tecnica, delle aziende di pubblico trasporto, delle scelte da effettuarsi, in vista della programmazione economica, nella identificazione dei servizi di pubblico trasporto ritenuti insopportabili e che bisognava sovvenzionare, e che bisognava ammodernare; dei criteri da seguire nel coordinamento dei trasporti sul piano nazionale, regionale, provinciale e locale; della revisione e dell'aggiornamento delle norme che regolano l'istituto della concessione.

Dopo un avvio positivo, la commissione triangolare non ha dato più segni di vita perché evidentemente i rappresentanti delle aziende e quelli governativi non hanno avuto il coraggio di mollare gli interessi privatistici. E' stata imboccata, invece, una strada pericolosa: la crisi la si vuole risolvere, cioè, con un attacco all'azienda pubblica e lo smantellamento delle linee ferroviarie in concessione; mettendo in discussione il diritto di sciopero, sciogliendo le circolari Taviani e gli interventi vessatori dei prefetti col tentativo di svuotare il potere del sindacato; imponendo il blocco della spesa pubblica che mortifica e degrada l'autonomia dell'ente locale; brutalizzando e appesantendo il lavoro degli autoferrottranvieri; bloccando le assunzioni.

In questa situazione dura è stata la lotta condotta dagli autoferrottranvieri per la difesa e il miglioramento dei loro diritti economici e sindacali. Questa lotta qua e là ha assunto toni e punte di estrema tensione proprio perché le scelte del governo e quelle delle aziende non tengono conto di ricercare le ragioni della crisi dei fattori extra aziendali. Dallo scontro, la categoria è uscita quasi sempre vittoriosa grazie soprattutto all'unità sindacale che anche in questo settore, sia pure faticosamente, si va facendo strada.

L'aggravarsi del divario fra nord e sud, le drammatiche prospettive dell'occupazione, i crescenti squilibri territoriali e settoriali rappresentano gli elementi di maggior peso che la collettività ha pagato e paga alla riorganizzazione capitalistica, al processo di unificazione europea e alla sua integrazione economica con il capitale internazionale. Contro questa offensiva, i lavoratori italiani stanno conducendo decisive lotte come quelle della riforma del sistema pensionistico e dell'abbattimento delle zone salariali. Gli autoferrottranvieri, con la loro sperimentata carica di lotta, si considerano giustamente una componente importante di questo movimento.

Giulio Formato

BARNARD AL LIDO DI PARIGI

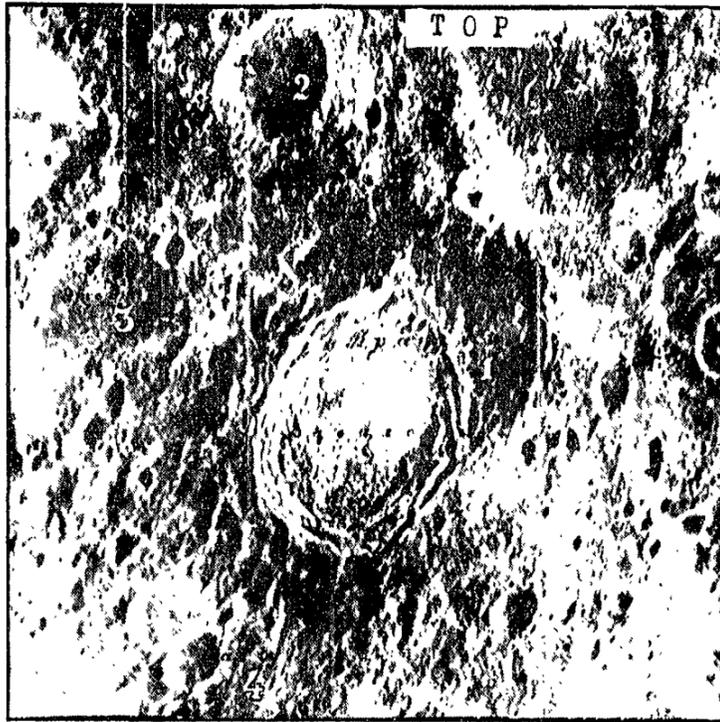
Il riposo di mister cuore



Anche gli eroi, a volte, sono stanchi. Barnard non fa eccezione: ecco qui il pioniere dei trapianti cardiaci, mentre si concede un po' di relax a Parigi, nel famoso «Lido». Il celebre chirurgo, di fronte al sorriso radioso della ballerina (e al resto) non riesce a nascondere uno sguardo compiaciuto. Meno divertita sembra la signora Barnard, che gli siede a fianco. Che suo marito, fra una operazione e l'altra, si occupi ancora di anatomia non pare lo faccia eccessivo piacere.

Le foto della Luna scattate da Zond 6

Eccezionali immagini a una distanza tra 11.000 e 3.000 chilometri — Il cosmonauta Bykovsky è pronto a partire con una «Zond» — «C'è ancora tempo per la discesa dell'uomo sul satellite della Terra»



MOSCA — Queste sono le due foto, riprese da Zond 6, dell'altra faccia della Luna. Quella a destra è stata scattata da 11.000 chilometri; si vede il settore orientale della parte nascosta della Luna e parte del settore occidentale di quella visibile. L'altra, presa a distanza ravvicinata, mostra il doppio cratere dei fratelli Vavilov, dall'ampiezza di circa 100 chilometri.

Sciagura alla stazione di Mergellina

TRENO SUGLI OPERAI NEL BUIO: UNO DECAPITATO E UN ALTRO GRAVE

Nessun segnalatore sui binari come è prescritto dal regolamento — Il convoglio, senza passeggeri, si è fermato troppo tardi — L'ucciso si chiama Alfonso D'Amato, di 46 anni; lascia due figlie. Pietose le condizioni del ferito che è stato ricoverato in ospedale — Si rende necessaria un'inchiesta

Il processo per i Celestini

Tutti santi i kapò secondo i difensori

Ultime battute della difesa al processo dei falsi preti e delle false suore. Stamane chi capitava in tribunale e ascoltava i difensori dei «fratelli» e di padre Leonardo, poteva anche aver l'impressione che gli imputati fossero i Celestini — i fanciulli pestati, percossi con bastoni, chiavi, umiliati, costretti a sozzure orrende — mentre i kapò, i sorveglianti del rifugio Maria Assunta in Cielo, le vittime di una mostruosa macchinazione della stampa. L'avv. Ferruccio Ferrari-Bravo, difensore di Alighiero Banci (fratello Ludovico) e di Giuseppe Pacini (fratello Luciano), ha esordito affermando che tutte le testimonianze sono destituite di fondamento. Le percosse, i pestaggi, le docce fredde? Tutte fantasie dei fanciulli, ha detto il difensore. Circa le agghiaccianti punizioni subite dai fanciulli, il difensore dei «fratelli» ha detto che le «prove vengono dai ragazzi il cui raziocinio è sovrappreso dalla fantasia» e che sono stati suggestionati dalla stampa e dallo stesso P.M. Perciò, assoluzione piena per tutti. L'avvocato Panella difensore di Gioacchino Pelagatti, padre Leonardo, ha praticamente beatificato il direttore del rifugio. Concludendo con la richiesta di assoluzione di padre Leonardo dall'accusa di omicidio colposo con formula ampia. La causa è stata aggiornata a martedì 3 dicembre.

Alle 2,30 di questa notte un treno, vuoto, diretto a piccola velocità da Napoli Centrale verso il deposito, è piombato su tre operai che lavoravano alla manutenzione dei binari all'uscita del tunnel presso la stazione di Mergellina: uno ha fatto appena in tempo a balzare di lato, un altro è stato urtato e scaraventato al suolo, il terzo è stato stritolato dalle ruote della motrice. L'ucciso si chiama Alfonso D'Amato, operaio, 46 anni, padre di due ragazze che frequentano la scuola media. E' stato quasi decapitato dalle ruote della motrice, il cui guidatore, Giovanni Acone, 42 anni, ha frenato ed ha potuto fermarsi solo una decina di metri più avanti. Il treno procedeva a velocità ridotta, con i fari regolarmente accesi; ma il conduttore non poteva accorgersi, se non troppo tardi, della presenza dei tre operai. I quali — e questo dovrà accertarlo l'autorità giudiziaria — lavoravano tutti e tre ai binari: non c'era cioè con loro nessuno che sorvegliasse la linea, che potesse avvertirli in tempo perché si togliessero di mezzo al sopraggiungere di un convoglio. L'unico ad accorgersi di quanto stava accadendo è stato Gabriele Foggiano, un operaio di 45 anni, che urlando ha tentato di avvertire i suoi compagni di lavoro, mentre si gettava bocconi sulla massicciata. Ha sentito il grido straziato di Alfonso D'Amato, e quando il treno s'è fermato ha appena avuto la forza di voltarsi a guardare, ed è caduto svenuto di fronte alle orribili tracce di sangue. Il corpo del terzo operaio, Nicolino Antonelli, 53 anni, era contro il muro del tunnel, sanguinante; ma per fortuna era vivo, aveva ricevuto solo un forte urto alla testa, colpito di striscio dall'elettrotreno mentre balzava di lato. All'ospedale, assistito da un cugino, non ha fatto altro che ripetere il nome di suo figlio, Vincenzo, morto annegato nel lago di Sant'Agello nel Friuli, mentre faceva il servizio militare. Ha riormolato appena il nome del suo compagno ucciso, e non ha saputo dire altro. I tre operai erano proprio all'imboccatura del tunnel subito dopo il quale c'è la stazione di Mergellina, dove si fermano i «rapidi» e dove transitano i convogli della metro politana. A quell'ora non doveva esserci nessun pericolo, non passava nessun rapido, il servizio metropolitano era sospeso. Forse per questo li hanno mandati in tre soltanto a provare gli sensori, a vedere se c'era qualcosa fuori posto. Hanno ritenuto che il sorvegliante addetto agli avvertimenti con la tromba, non fosse necessario, benché una simile protezione, per chi lavora di notte, sui binari ferroviari, sia d'obbligo.

V.S. Solovjov

Dalla nostra redazione

NAPOLI, 30.

Nave mercantile automatizzata

La Kotovsky consegnata ai sovietici

E' il primo modello del genere costruito in Italia - Equipaggio di un solo uomo - Nuove commesse dell'URSS all'Efim-Breda

Questa mattina alle 11,35 a Porto Marghera la bandiera dell'URSS è stata issata sul pennone della nave frigorifera Kotovsky costruita per l'Unione Sovietica — terza di cinque gemelle — dai cantieri Efim-Breda. Erano presenti l'ambasciatore dell'URSS Rjov, il presidente dell'Efim-Breda avvocato Sette, il presidente del cantiere ing. Giustalla, rappresentanti della Fiat e numerose altre personalità. La nave Kotovsky, di 500 tonnellate di stazza, è lunga 121 metri, come le altre quattro gemelle; si distingue da queste perché possiede un sistema elettronico che ne automatizza tutti i comandi al punto che essa può essere diretta da un solo uomo, mentre normalmente solo tre uomini sono assegnati alle manovre. Il sistema elettronico fornisce ogni venti secondi i dati relativi a 121 punti del motore principale e a 130 punti della centrale elettrica e segnala i punti in cui si fosse determinato uno spostamento rispetto ai valori prestabiliti come pressione, temperatura, tensione elettrica e simili. Questo impianto è stato fornito dalla Fiat come il motore da circa ottomila cavalli, che assicura alla unità una velocità di crociera di 18 nodi (30 chilometri orari circa) notevolmente elevata rispetto alla

potenza e alla stazza. La velocità elevata è ottenuta in modo economico grazie al profilo della nave che ricorda quello di un incrociatore, e questa caratteristica è comune anche alle altre quattro navi gemelle e rappresenta una novità nella progettazione di unità da carico. Al momento della consegna della nave all'equipaggio sovietico, la Kotovsky era affiancata alla gemella che la seguirà nella lista delle consegne e aveva di fronte la quinta e ultima nave della serie. Tuttavia la soddisfacente esperienza costituita da questo contratto ha aperto la strada a colloqui fra la Efim-Breda e la controparte sovietica, intesi a nuove ordinazioni. In realtà le commesse sovietiche hanno costituito e costituiranno una condizione importante nell'attività di questa azienda a partecipazione statale, nonché delle altre come la Fiat che contribuiscono alla sua realizzazione. Più in generale il progressivo incremento dell'intero scambio italo-sovietico che raggiunge ora il valore di 400 milioni di rubli (280 miliardi di lire) si rivela sempre più una condizione vitale per l'attività della industria italiana, in particolare nei settori caratteristici di metallurgia speciale e delle attrezzature petrolifere.

f. p.

Dalla nostra redazione MOSCA, 30.

Sono state distribuite alla stampa di tutto il mondo alcune sensazionali fotografie scattate da Zond 6 nello spazio circumpolare. Si tratta di immagini della Luna in distanze che vanno da undicimila a trentamila chilometri e che rivelano, con diverse prospettive, le caratteristiche geologiche del suolo lunare. Nelle scattate le foto lunari Zond-6 ha anche ripreso, per un particolare effetto di angolazione dell'obiettivo, la Terra sullo sfondo.

Quasi contemporaneamente, il cosmonauta sovietico Valery Bykovsky ha concesso un'intervista alla Tass nel corso della quale ha fatto chiaramente intendere di essere pronto a percorrere, su una Zond, il tragitto Terra-Luna-Terra. Il tema dell'intervista è stato, ancora una volta, il bilancio delle missioni di Zond 5 e 6 e il suo significato nella prospettiva dei voli umani.

Bykovsky ha immediatamente spezzato una lancia in favore del volo umano interplanetario delimitandone in termini abbastanza ottimistici i pericoli biologici. In quanto all'irradiazione cosmica, essa costituisce senz'altro un grave pericolo per ogni essere vivente. Ma i voli dell'uomo vengono di regola compiuti nei periodi in cui si registra l'attività minima del sole. Da molto tempo si svolgono ricerche previsionali sulla situazione delle correnti irradiate. Queste previsioni consentono di adottare preventivamente le misure protettive, sia dal punto di vista della schermatura del mezzo spaziale sia dal punto di vista terapeutico.

Queste affermazioni di Bykovsky avevano trovato ieri preventiva conferma in un articolo dell'accademico A. Severtij dedicato, appunto, alla pericolosità biologica dei viaggi cosmici allorché si verificano esplosioni solari.

In quanto ai voli umani, il cosmonauta ha voluto anzitutto osservare che non c'è nessuna ragione di procedere acceleratamente giacché molte ricerche sulla Luna possono essere condotte con successo da macchine automatiche (evidentemente in questa definizione si comprende sia l'esplorazione esterna del tipo di quelle compiute dalle due ultime Zond, sia anche l'allungamento di una macchina che faccia sulla superficie della Luna ricerche e prelievi per poi ripartire e tornare a Terra). Molte persone desiderano visitare la Luna, ma dovrà passare ancora molto tempo prima che l'uomo possa fare i suoi primi passi sulla sua superficie. Però, ha concluso, la rotta Terra-Luna-Terra è già aperta.

Queste ultime parole vanno attentamente considerate. Esse significano, a nostro giudizio, che si esclude nel periodo breve il vero e proprio allungamento, ma si prevede invece la possibilità («la rotta è ormai aperta») di voli umani circolari. Ci sembra che queste dichiarazioni di uno dei più esperti uomini della scienza costituiscano la più esplicita allusione di fonte sovietica alla prospettiva dei voli sulla traiettoria sperimentata da Zond. Il che incoraggia ulteriormente le insistenti supposizioni circa una non lontana, decisiva impresa della cosmonautica sovietica.

Enzo Roggi

Fra un anno la nuova vettura correrà sulle strade dell'URSS

LA VAZ È LA 124 CON SETTE MODIFICHE

L'auto della Fiat era inadeguata alle esigenze - Motore di concezione già vecchia e freni facili a guastarsi

L'ing. U.S. Solovjov, direttore dell'Ufficio di progettazione dell'officina automobilistica del Volga, ha scritto per il nostro giornale questo articolo. un tale cambiamento è emerso fin dalle prime prove della «FIAT 124» nel nostro paese. In sostanza, proprio con le prove è cominciata una serie di modifiche che la «FIAT 124» è già un po' superata. Noi, invece, abbiamo bisogno di una automobile che abbia prospettive di sviluppo. Ciò vale in primo luogo, per il motore. La «FIAT 124» ha un motore di concezione invecchiata, dal quale, come suoi difetti, è già stato spremuto tutto ciò che poteva dare. Abbiamo proposto la creazione di un nuovo motore e ciò è stato fatto. La potenza è rimasta uguale (60 HP) e il consumo di benzina non è cambiato, ma le prospettive sono migliori, in relazione all'adozione di costruzioni più razionali, che stanno già entrando nella pratica quotidiana dell'industria dell'automobile. Abbiamo dovuto lavorare molto intorno ai freni. Le prove hanno dimostrato che i freni della «FIAT 124» non sono sufficientemente protetti contro il fango e si guastano rapidamente. Nel periodo primaverile dello scioglimento delle nevi e durante le piogge autunnali cessano di funzionare dopo soli 700 o 800 chilometri. Anche qui è stato necessario chiedere un cambiamento. Le prove principali si sono svolte in un apposito centro bene attrezzato, che si trova presso Dmitrov, nel comprensorio dell'istituto scientifico di studi sull'automobile. In questo centro vengono riprodotte condizioni analoghe a una lunga prova su strada. Un ciclo di 12.000 chilometri di prove in questo centro equivale infatti a 80.000 chilometri su strada. Il perfezionamento dell'automobile è durato più di un anno e mezzo. Dapprincipio abbiamo provato il modello standard della «FIAT 124» e ne abbiamo accorciato le manichevolezze, poi abbiamo creato un nuovo modello e l'abbiamo provato a sua volta, e così via per sette volte. Ogni nuova serie eliminava i difetti delle precedenti. Ora si sta provando la variante definitiva. Naturalmente, i nostri progettisti non si sono limitati a formulare un giudizio e a rilevare i difetti, ma hanno anche

contribuito alla loro eliminazione. Ne è un esempio il sistema dei freni. Noi ne abbiamo proposto la sostituzione. Gli specialisti italiani, però, si sono ostinati e per quasi un anno hanno tentato in tutti i modi di perfezionare la loro costruzione. Alla fine hanno dovuto accettare i freni a tamburo delle ruote posteriori, da noi proposti. Ora, realizzata la prima autovettura, il nostro lavoro è entrato in una fase nuova: dobbiamo concordare con tutti i fornitori i disegni e le caratteristiche tecniche, in modo da ricevere fin da quest'anno i prototipi dei dettagli da collaudare e provare. Naturalmente, stiamo già cominciando a pensare al modello nuovo, che fra qualche anno subentrerà al «VAZ-21-01».

Naturalmente, i nostri progettisti non si sono limitati a formulare un giudizio e a rilevare i difetti, ma hanno anche