

Per la statizzazione delle Calabro-Lucane

86 sindaci calabresi riuniti oggi a Catanzaro

Il ministro dei Trasporti Spataro è chiamato a dare una risposta precisa alla rivendicazione unitaria che accomuna ogni parte politica — Le speculazioni e responsabilità della Edison

(Dal nostro inviato speciale)

CATANZARO. 4. — Comincia a giungere questa sera a Catanzaro la gran parte degli 86 sindaci dei comuni «serviti» dalle ferrovie secondarie «Calabro-Lucane». Domattina essi si riuniranno a convegno nel salone della prefettura e presenteranno al ministro dei Trasporti Spataro le loro richieste — già del resto formulate dai sindaci dei comuni colpiti dalla sciagura della Fiumarella, nell'incontro dei giorni scorsi a Roma.

Il ministro è impegnato ora a dare una risposta precisa innanzi tutto alla rivendicazione unitaria che accomuna ogni parte politica e ogni ambiente della regione, quella cioè della denuncia della convenzione stipulata dallo Stato nel lontano 1911 con la società «Strade ferrate mediterranee» (leggi Edison) e della statizzazione delle ferrovie secondarie con relativo radicale ammodernamento dei servizi. Non c'è dubbio che questa richiesta esprime l'opinione della

stragrande maggioranza, anzi della totalità, della gente calabrese, se si escludono gli ambienti più vicini o più apertamente compromessi con la Edison (la quale, peraltro, in queste ultime ore ha trovato il fiato per una campagna di difesa del proprio tornaconto).

Molti consigli comunali si sono riuniti negli ultimi giorni votando ordini del giorno unitari per la statizzazione e per la denuncia delle responsabilità della Edison.

A Petilia Policastro si è tenuto poi ieri un convegno dei sindaci della zona (la Sila Crotonese) votando — oltre le generali richieste — la rivendicazione particolare del prolungamento della ferrovia, con un tronco che congiunga Petilia a San Giovanni in Fiore, attraverso una serie di comuni ora praticamente isolati fra di loro. Si noti che questa rivendicazione è «vecchia» di 40 anni, è stata cioè avanzata la prima volta nel periodo di costruzione delle ferrovie Calabro-Lucane. Essa non fu accolta allora perché non corrispondeva a determinati piani di raccordo della zona, piani che erano stati formulati nell'interesse della «Società forestale meridionale», il cui dirigente era direttamente collegato alla Edison. E in effetti se oggi, a decenni di distanza, si vuol cercare di capire perché il tracollo delle Calabro-Lucane isola alcuni paesi o pone certe stazioni a molti chilometri dalle località abitate, bisogna ricostruire proprio allora potente rete d'interessi della «Sofome».

Il fatto è però che ancora 24 ore fa il Consiglio comunale di Petilia Policastro ha ricevuto da Roma l'ultimo «no» alla sua richiesta. Si tratta di uno dei tanti «no» (variamente motivati) che in questi giorni stanno piovendo in Calabria come risposta dei vari ministeri alle richieste magnanimemente raccolte dall'on. Fanfani durante la sua famosa visita di qualche mese fa alla regione calabrese. Riprendendo il treno per Roma, l'on. Fanfani lasciò ai calabresi la promessa... di studiare le carte che aveva collezionato; ora di quegli studi cominciano a sortire gli effetti.

A proposito del blocco ferroviario richiesto ancora una volta dai sindaci riuniti a Petilia Policastro, il no di Fanfani viene giustificato dalla mancanza di «convenienza economica» a costruire la nuova linea; come se questa potesse essere un'argomentazione per un sistema di collegamento regionale che richiede da anni e anni dal governo il contributo di circa tre miliardi, pari ai 9/10 del

deficit annuale. La «convenienza economica» ci sarà quando tutto il sistema ferroviario sarà trasformato e messo in mano a gente che non abbia come obiettivo la propria speculazione. Di contro oggi — con la complicità del governo — la Edison realizza con le Calabro-Lucane una particolare politica: quella del «tanto peggio tanto meglio», incassando miliardi per un deficit che in effetti copre l'attivo di altre società (di trasporti su autopullman) ad essa collegate.

E' noto — ed è a questo proposito l'esempio più evidente — che nel lontano dicembre 1951 crollò, vicino a Vibo Valentia, un ponte delle Calabro-Lucane (e

ta un o.d.g. che, non solo chiede «la revoca della concessione e l'immediata statizzazione dei servizi, nonché la nomina di una commissione d'inchiesta parlamentare che accerti, attraverso l'esame dello stato di tutta la rete ferroviaria gestita dalla società Calabro-Lucane la responsabilità di questa nella deficienza degli impianti», ma sottolinea come da oltre 20 anni i calabresi vadano denunciando l'arretratezza dei servizi ferroviari secondari e la criminosa politica della Edison.

Oltre venti anni. In pratica nel dopoguerra le prime richieste di statizzazione e di ammodernamento venivano avanzate al «Congresso del Mezzogiorno» del 1947, poi in una serie di assise democratiche fra le quali, nel maggio '51, la «Conferenza generale di produzione per lo sviluppo e il miglioramento delle ferrovie Calabro-Lucane». Di contro vi era la politica della DC che continuava e sviluppava la linea di asservimento agli interessi del monopolio, già espressa dal fascismo — specificatamente per quanto riguarda le ferrovie secondarie — che in decreti del 1926 peggiorava le convenzioni approvate nel 1911 e nel 1914 dallo Stato liberale.

Ultimamente — in opposizione alla piattaforma di statizzazione e ammodernamento — la DC formulava anche un'altra teoria, quella dell'abolizione dei «rami secchi» (cioè dei tronchi ferroviari in deficit) mentre solo dopo la sciagura della Fiumarella aderiva alla tesi della statizzazione.

Manterrà ora il partito di governo questa tesi o tradirà gli impegni assunti sotto la pressione popolare e ribaditi anche dalla propria base? Questo si vedrà in particolare nel corso del convegno di domani in prefettura. Non per nulla la Calabro-Lucane ha ripreso — come dicevamo in principio — l'offensiva in difesa del proprio interesse la società, infatti, da una parte ha inviato pochi rappresentanti presso tutti i comuni interessati (per offrire impegni di miglioramento dei servizi in cambio della richiesta di lasciar cadere la parola d'ordine della statizzazione) dall'altra ha emesso un comunicato per sostenere che tutto andava — e va — nel migliore dei modi non solo in generale, sulle Calabro-Lucane, ma specificamente anche sul «treno della morte»: la strage sarebbe dovuta alla responsabilità del macchinista e del capotreno.

E' difficile però che le manovre della Calabro-Lucane raggiungano lo scopo: vi si oppone la vigilanza e l'agitazione di tutta la popolazione calabrese. L'inchiesta giudiziaria in corso, peraltro, si concluderà domenica o lunedì venturi, essendo stato necessario un rinvio proprio per nuovi accertamenti tecnici che dovrebbero far giustizia delle tesi del monopolio. Inoltre, a parte il convegno dei sindaci di domani, domenica si terrà a Catanzaro, in un cinema cittadino, un convegno indetto dalla Camera del Lavoro e al quale sono state invitate le rappresentanze elettive e personalità di tutta la Calabria e di tutto il Mezzogiorno, per definire una decisa piattaforma di lotta per la radicale trasformazione dei servizi di trasporto. Non vi è dubbio che questo convegno esprimerà la più dura condanna contro la politica di rapina del monopolio e contro ogni ulteriore tentativo di impedirne la liquidazione.

ALDO DE JACO

IL TESSERAMENTO ALLA FGCI

Novara al 100%

Un brillante successo, che dimostra l'impegno e la volontà con cui gran parte dell'organizzazione è mobilitata nella campagna di proselitismo per rafforzare ed accrescere il peso politico della FGCI nel nostro Paese, ci viene da Novara che ha raggiunto il 100 per cento.

Il compagno Pacelli, segretario provinciale della FGCI, ha infatti inviato al compagno Rino Serri, il seguente telegramma: «Raggiunto 100% iscritti 1961 con 322 reclutati stop Costituiti 10 nuovi circoli et 5 gruppi di fabbrica».

Inoltre si ha notizia che a Massa Carrara è stato raggiunto l'85% e ad Ancona il 73% degli iscritti dello scorso anno.

lasciarono la vita in quell'occasione 9 viaggiatori); ora questo ponte non è stato mai più ricostruito, mentre il trasporto dei passeggeri viene mantenuto — prolungando nel tempo una misura eccezionale — da una società automobilistica. (E questa fra l'altro adopera dei vecchi pullman comprati a Milano, dopo che erano stati tolti dalle linee intercomunali lombarde).

Anche a proposito di questo tronco ferroviario, il ministro Spataro si troverà di fronte ad una vecchia e nuova richiesta: il sindaco e la giunta DC di Chiaravalle hanno invitato ieri tutte le amministrazioni comunali della zona a rivendicare (oltre la statizzazione e l'ammodernamento generale delle ferrovie) il ripristino del ponte e il prolungamento della linea sul tratto Mileto-Chiaravalle.

Bene a ragione, infine, il consiglio comunale di Crotona ha votato all'unanimità

comune in Italia

irà
oso

pericolo: l'esplosione

rinnovano senso loro profonda sincera estimazione».

Nel pomeriggio del Comitato direttivo della Federazione comunista si recherà al cimitero a deporre una corona sulla tomba dell'uomo politico irpino di cui tutti ricordano l'azione svolta per il progresso democratico delle nostre regioni.

Impresa speleologica in Lucchesia

BAGNI DI LUCCA. 4. — Cinque speleologi lucchesi hanno iniziato stamani l'esplorazione della «Buca del Penna», del monte Cardoso. La grotta si apre alla base di una parete rocciosa, con un grande portale che è meta di numerosi turisti, i quali si spingono per alcune decine di metri nella galleria iniziale, mentre si presume che questa si addentri nel monte di Cardoso per circa mille metri.

Negli anni scorsi, alcune spedizioni, con scopi agonistici e scientifici, si inoltrarono per alcune centinaia di metri, ma poi desistettero, data la pericolosità della impresa.

Gli inconvenienti più gravi saranno probabilmente costituiti dai torrenti sotterranei, più gonfi del solito in conseguenza delle ultime piogge, e della temperatura piuttosto rigida che renderà difficile la permanenza nell'interno del monte di Cardoso.

«Roma 500.000,,

