

NAZIONALIZZARE LE CALABRO-LUCANE

(continuaz. dalla 1. pagina)

saranno anche stati), si ha ragione di temere che dai tecnici verranno dichiarati « efficienti » tutti gli impianti delle Calabro-Lucane e, magari, ci scapperà qualche elogio per la Società concessionaria. Forse questo temono davvero gli abitanti della zona, se tumultuano e assaltano le stanzioncine dei centri attraversati dalla linea ferroviaria Soveria Mannelli - Catanzaro. Patientia laesa fit furor: la pazienza offesa, delusa, si scatena in furore; e non si può dire che la pazienza dei Calabresi non sia stata per tanto tempo messa alla prova se, per le loro comunicazioni, sono ancora costretti a viaggiare sui vagoncini delle Calabro-Lucane, appesi temerariamente su voragini che danno i brividi, spaventati ogni volta che i treni attraversano una delle tante « curve della morte ».

Il tragico viadotto della « Fiumarella » era, appunto, al termine di una « curva della morte »; certo che tale lugubre denominazione a quel tratto di ferrovia, il bracciante di Cerrisi o il mezzadro di Decollatura non l'hanno data in seguito alla elaborazione di calcoli trigonometrici, ma, naturalmente, in seguito ad una sofferta esperienza; ed allora, perché dopo tanti decenni (quel tronco ferroviario è in funzione dal 1895) non si è rettificata almeno quella curva? Perché si è perseverato in così tranquilla incoscienza? Forse una spiegazione a questi interrogativi (e potrebbe essere una spiegazione molto vicina alla verità) si trova nelle interrogazioni presentate da parlamentari di ogni colore politico e nei commenti dei più diversi organi di stampa. Vengono presi in esame, in questi documenti, i bilanci del Ministero dei Trasporti negli anni 1959 e 1960, si rendono note le cifre astronomiche che lo Stato corrisponde alla società concessionaria delle Calabro-Lucane per la copertura dei passivi di gestione, e si ricava, dal confronto di questi elementi, la conclusione che la società non avrebbe avuto la « convenienza » di rammodernare la rete e il parco ferroviario.

Comunque, vere o non vere queste deduzioni, i fatti certi sono due: che sullo in-concepibile mantenimento in opera delle arcaiche strutture ferroviarie delle Calabro-Lucane si discute da tanto tempo in Parlamento, senza risultati pratici, fino ad oggi; che gli scartamenti ridotti delle ferrovie secondarie calabresi continuano ad essere disseminati di morti. Intanto, il Ministro dei Trasporti ha convocato a Roma i sindaci di tutti i paesi colpiti dalla sciagura ferroviaria, e nei primi giorni del corrente gennaio terrà un convegno a Catanzaro. Si è ottenuta fino ad ora la sospensione della linea ferroviaria Soveria - Mannelli - Catanzaro, che sarà sostituita con un servizio di autocorriere. Ma basterà questo per frenare l'indignazione del popolo calabrese? Non basterà.

Noi, come sempre vicini con la nostra opera di giornalisti alla martoriata regione, chiediamo che sia immediatamente revocata la

concessione alle Società che gestiscono le ferrovie Calabro-Lucane, e che s'inizi immediatamente l'ammodernamento delle reti.

E' assurdo parlare di industrializzazione della Calabria quando i trasporti, cioè la circolazione sanguigna nel corpo economico e sociale della regione sono affidati alla arteriosclerosi di tutti i « tronchi secchi » delle Calabro-Lucane.

Angelo Romeo

Richiesta la nazionalizzazione dalla D.C. di Catanzaro

Per discutere il problema delle comunicazioni in Calabria, si sono riunite la Giunta provinciale di Catanzaro, i sindaci dei comuni interessati, il comitato provinciale della Democrazia Cristiana; tutti si sono trovati d'accordo sulla necessità di affidare allo Stato la gestione delle linee delle Calabro-Lucane, e di procedere a un loro radicale, rassicurante ammodernamento.

I sindaci calabresi ricevuti da Spataro

Le stesse richieste sono state avanzate a Roma dai Sindaci di tutti i comuni « serviti » dalla ferrovia Cosenza-Catanzaro, i quali sono stati ricevuti

dal Ministro dei Trasporti, on. Spataro per delega del Presidente del Consiglio. L'onorevole Spataro non ha potuto dare una risposta immediata alle richieste poiché, come si è detto, egli agiva « per delega » del Presidente del Consiglio, al quale appunto ha riferito nella stessa giornata di oggi. Il Ministro dei Trasporti ha accolto l'invito a presiedere a Catanzaro, il 5 gennaio prossimo, un convegno di sindaci ed ha disposto nel frattempo che il servizio dei trasporti nel tratto Soveria Mannelli-Catanzaro sia esplicato con autocorriere.

Le giustificazioni della Strade ferrate del Mediterraneo

Riportiamo a questo punto un comunicato diramato dalla Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria delle Ferrovie « Calabro-Lucane », che dice fra l'altro: « 1. le condizioni della sede ferroviaria e dell'armamento nel tratto in cui si verificò il disastro sono in perfetta efficienza, sia in ordine all'andamento planimetrico che alla sopraelevazione della fuga esterna delle rotaie; 2. il materiale rotabile che costituiva il convoglio composto di un'automotrice e di una vettura rimorchiata e di fabbricazione Breda ed è provvisto di tutti gli ac-

corimenti che la moderna tecnica ha sperimentato, sicché si è in grado di affermare che esso risponde completamente alle esigenze di sicurezza dell'esercizio; 3. l'automotrice è entrata in esercizio il 19 giugno 1952 ed è stata revisionata — come sempre periodicamente — il 7 aprile 1961. La vettura rimorchiata è entrata in esercizio il 19 novembre 1952 ed ha avuto l'ultima revisione periodica il 14 aprile 1961; detto materiale rotabile è da considerarsi in perfetta efficienza, poiché la durata di un'automotrice su tutte le ferrovie è valutata in 25 anni e quella delle rimorchiate in 35 anni; 4. ogni nostra automotrice è provvista di tachimetro registratore.

L'autorità giudiziaria ha eseguito il prelievamento della zona tachimetrica sulla quale viene registrata con continuità la velocità del convoglio durante tutto il suo percorso, onde rilevare la velocità del treno al momento del disastro per confrontarla con quella che in quel punto era la massima consentita e che non doveva superare i 40 chilometri orari. E' stato accertato che la velocità registrata dalla zona tachimetrica è risultata superiore ai 60 chilometri orari. E' da escludere che le apparecchiature frenanti fossero insufficienti o avariate, perché il convoglio aveva percorso regolarmente 38 chilometri circa effettuando dodici fermate nelle stazioni e consentito la regolare marcia durante il suddetto

percorso, lungo il quale vi sono discese con pendenze fino al 35 per mille. Si deve anche escludere un'avaria delle apparecchiature frenanti nel momento immediatamente precedente il sinistro, perché l'automotrice sulla quale esse sono installate ha raggiunto — subito dopo il disastro — la stazione di Catanzaro percorrendo circa chilometri 2.200: il che ha reso possibile che fossero subito approntati i mezzi di soccorso;

5. la vettura rimorchiata non aveva un sovraccarico. Infatti, come risulta dal foglio di collaudo, il carico previsto è di 124 passeggeri, superiore quindi al numero di quelli presenti al momento del sinistro.

Il comunicato delle « Strade Ferrate del Mediterraneo » conclude che « l'intera rete delle F.C.L. è in normale efficienza sia per quanto riguarda gli impianti fissi, che per il materiale mobile e che alla stessa, sono adibiti 2.250 agenti che per capacità, attaccamento al servizio, disciplina, sono da classificare come un insieme umano altamente qualificato e quindi meritevole di incondizionata stima ed elogio per il lavoro difficile e duro che esso esplica ».

Da questo comunicato che riportiamo, per dovere di cronaca e di obiettività, appare in tutta la sua violenza l'inconciliabilità dei punti di vista dei calabresi che viaggiano sui treni della morte e la Società che li gestisce. Una polemica alla quale spetta allo Stato dire: basta!