

SMANTELLIAMO LE "FERROVIE DELLA MORTE,"

Le Calabro-Lucane vanno nazionalizzate

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 ferrovie secondarie - La gente non crede nè alle inchieste nè alle promesse: vuole oramai fatti concreti

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

★

R. CALABRIA, gennaio
« Dunque, ci volevano i morti? », ripetiamo, per riprendere il discorso della settimana scorsa, quando abbiamo avuto la prima notizia della catastrofe ferroviaria di Catanzaro. Purtroppo, ci vogliono sempre i morti; ci vuole sempre la tragedia, per mettere in azione il coro di quelli che inquisiscono, che recriminano, che protestano, che provvedono ». E nascono così, le « inchieste », i « provvedimenti di urgenza », le « leggi speciali » che, spesso,

restano operanti finché dura l'eco del « De profundis clamavi ad Te, Domine »... (e si che la Calabria implora tuttavia dal profondo di una miseria sociale che stenta a scomparire!). Poi, tutto riprende il suo corso sonno-lento: come la Fiumarella di Catanzaro, oggi, dopo aver visto allineati, sul greto ciottoloso, settanta morti; come il Busento di Cosenza, ieri, dopo aver sommerso la campagna e ucciso il bestiame; il Valanidi di Reggio Calabria, l'altro ieri, dopo avere affogato in sé decine di persone e distrutto l'oro verde dei bergamotteti. Infatti: a

53 anni esatti dal terremoto, ancora in Calabria esistono baracche e case malsane (il Presidente del Consiglio, Fanfani, ha accordato nell'aprile scorso, lo stanziamento di dieci miliardi per eliminare le ultime baracche, le quali sembrano eterne come... l'ultimo garibaldino); eppure, quanti provvedimenti, quante leggi, quanti interventi, quante « collette » non fiorirono all'indomani del disastro? A quasi un decennio dalle tragiche alluvioni, ancora non c'è uno solo dei tanti rovinosi torrenti calabresi sistemato e messo in grado di non nuocere; eppure quanti provvedimenti, quanti « studi » quante « carte geografiche », quale capolavoro di « legge speciale » non sono stati predisposti all'indomani del diluvio? Oggi, dopo il disastro ferroviario della « Fiumarella » di Catanzaro, si sta assistendo al medesimo cerimoniale: due inchieste sono già in corso, una tecnica ed una amministrativa; uomini di Governo, locali e no, sono sul posto e trasmettono relazioni dettagliate al Presidente del Consiglio; i telegrammi di cordoglio (a lire sedici la parola) fioccano da ogni parte d'Italia; gli aiuti alle famiglie dei sinistrati pervengono numerosi (a quelli, classici, del Ministero dell'Interno, della Croce Rossa e del Papa, si sono aggiunti quelli della Fiat e della Pirelli...); le interrogazioni e le interpellanze dei parlamentari si susseguono e si... inseguono nella ormai nota « corsa dei sacchi » in cui tutti gareggiano per giungere primi al traguardo del... « bene del popolo »; ma, domani, a funerali ultimati, i naturali di Soveria Mannelli, o di S. Pietro Apostolo, possono, finalmente, sperare in un servizio ferroviario su un tracciato che conti meno gallerie lunghe strette e pun-

tellate, meno voragini e meno « curve della morte »?

Se si pensa che, come primo provvedimento si è adottato quello dell'arresto del macchinista del tragico convoglio (i soliti « stracci che volano », e sia detto con tutto il rispetto per il ferroviere che passò anch'egli sull'orlo dell'abisso e non faceva rilevazioni a tavolino, né calcolava « dividendi »), e che s'incomincia a puntare sull'« eccesso di velocità » e sul « sovraccarico » (che ci

Angelo Romeo

(continua a pagina 14)