

# C R O N A C A C I

Pronti i servizi di trasporto per i visitatori di Italia 61

## Oggi la monorotaia farà le prime corse

I minuziosi collaudi si sono iniziati stamane: nel pomeriggio l'elettrovettura percorrerà l'intera linea - Il viaggio attraverso il nuovo lago durerà **novanta secondi** - Ultimato anche l'impianto della funivia per il Parco Europa: in prova 62 vagoncini multicolori



L'elettrovettura al suo primo «viaggio sperimentale» sulla monorotaia (Moisio)

Il servizio trasporti interni di «Italia 61» ha completato la sua opera. I mezzi di locomozione approntati per smistare ogni giorno decine di migliaia di visitatori sono ora in grado di funzionare:

### TEMPERATURA DI OGGI

**MASSIMA +19,7**  
**MINIMA +12,2**

Il Bollettino meteorologico segnala inoltre: temperat. media (nott.): +13,7; ore 8: +14,1; pressione 740,5; umidità 63%. Cielo quasi sereno. Previsioni: tempo leggermente variabile. Temperatura a Caselle: mass. +20,8; min. +4; ore 8: +13,6

due battelli della linea fluviale hanno compiuto più volte il tragitto dal Largo Cairoli alla zona delle esposizioni; le microvetture, gli autobus panoramici e le auto belvedere hanno già provato i percorsi tracciati nell'interno del vasto comprensorio; la ferrovia monorotaia e la funivia che collega la zona delle mostre con il Parco Europa — costruite a tempo di record — iniziano oggi le prime prove.

Dei mezzi di trasporto, la monorotaia — prima ferrovia del genere in servizio pubblico — è indubbiamente il più suggestivo. L'impianto poggia su pilastri collocati a venti metri l'uno dall'altro,

sui quali corre, a circa sei metri dal suolo, un'unica grande rotaia in cemento armato precompresso. L'elettrovettura, a tre elementi di metallo leggero, costruita in Germania, è stata progettata dalla Fiat Materiale Ferroviario con la collaborazione della carrozzeria Ghia. Ha 200 posti, di cui 80 a sedere. Il motore le consente una velocità massima di 90 chilometri all'ora con accelerazioni di un metro e mezzo al secondo. Il tragitto tra le due estremità dell'esposizione (un chilometro e 200 metri) sarà coperto in un minuto e mezzo.

La linea è stata tracciata in una posizione felicissima:

da una parte si può ammirare tutto il panorama della collina e la Mostra delle Regioni; dall'altra si vede completamente la zona delle esposizioni. Per rendere ancor più suggestivo il viaggio si sono creati laghi, sui quali la vettura pare volare.

Stamane erano in corso meticolose prove di collaudo. Tecnici della «Alweg Corporation», della «Linke Hoffman Busch» e del servizio trasporti di «Italia 61» controllavano i dispositivi di sicurezza nelle condizioni più varie in cui può trovarsi la vettura. Prevedendo che i passeggeri, attratti da qualche motivo di curiosità, possano spostarsi tutti da una parte, la si è caricata con grandi pesi prima a sinistra e poi a destra: la vettura ha conservato il suo assetto.

Si è provato a sgonfiare all'improvviso un pneumatico mentre la vettura era in corsa; la si è lanciata a forte velocità ed immediatamente sono entrati in funzione i freni automatici che ne hanno ridotto la corsa ai limiti stabiliti; è stato finto un improvviso malore del guidatore: immediatamente è entrato in funzione un altro dispositivo di sicurezza che ha bloccato la corsa. Sono stati eseguiti controlli ai vari impianti elettrici: le prove hanno dato la massima garanzia di sicurezza per i viaggiatori.

Anche la funivia è un suggestivo mezzo di trasporto, perché consente di raggiungere in pochi minuti uno dei luoghi più panoramici da cui si può godere una visione complessiva dell'esposizione e di gran parte di Torino con lo sfondo della cerchia delle Alpi. Il dislivello tra le due stazioni è di 120 metri, la lunghezza della linea poco meno di un chilometro, le multicolori cabine a due posti, sono 62. La funivia è in grado di portare circa 700 passeggeri all'ora in ciascuna delle due direzioni.

Anche su questo impianto i collaudi molto severi, compiuti stamane, hanno dato risultati soddisfacenti. Come al solito molta gente era fuori dal recinto dell'esposizione per osservare l'andamento dei lavori, che proseguono con ritmo serrato, ed hanno potuto seguire le varie prove della monorotaia e della funivia.



redazione: torino - via arsenale n. 29 - telefono n. 512501 - 511873 - amministrazione: telefono n. 512501 - 511873 - orario

L'Espresso 11/8/1960

# Torino sarà la prima città del mondo ad avere in funzione una monorotaia aerea

## Il rivoluzionario mezzo di trasporto urbano sarà adottato in via sperimentale sull'area delle Esposizioni del '61 - Se i risultati saranno buoni il tronco verrà prolungato fino al centro della città da una parte e fino a Moncalieri dall'altra - Un'altra verrebbe costruita su corso Francia

Ieri mattina a mezzogiorno nella sede di «Italia '61» in corso Stati Uniti 45, l'on. avv. Achille Marazza, vice presidente del Comitato Nazionale per le Celebrazioni del primo centenario dell'Unità, ha consegnato ufficialmente il documento dell'appalto ai rappresentanti dell'impresa Giovannetti di Roma, la ditta che ha vinto il concorso per la costruzione edile della struttura della monorotaia che collegherà l'ingresso Nord della zona delle Mostre al Parco Millefonti all'entrata del palazzo dell'Esposizione Internazionale del Lavoro.

Questa ferrovia, che rappresenta la novità più interessante dal punto di vista spettacolare, nel quadro delle manifestazioni del prossimo anno, è la prima nel suo genere che funzionerà effettivamente nel mondo.

Due monorotaie sono in funzione: una a Disneyland e l'altra a Colonia, la prima però è un modello in scala ridotta e la seconda ha funzione puramente sperimentale e non fa servizio di trasporto. Questa di Torino dunque che compirà un percorso di 1400 metri non solo sarà la prima effettivamente funzionante, ma fungerà da esperimento; dalla bontà del suo funzionamento dipenderà forse l'adozione di questo sistema di trasporto in molte città italiane ed estere, i cui tecnici sono vivamente interessati a progetti di questo genere.

Già si è parlato di allungare eventualmente il tronco della monorotaia sino a Moncalieri da una parte e sino al limite del centro di Torino dall'altra in modo da avere una linea diretta con il comune limitrofo.

Se questo progetto funzionasse in futuro si potrebbe costruire una monorotaia dalla parte della città sino a Rivoli i due tronchi sarebbero poi collegati con una spina metropolitana sotterranea.

A Milano ed a Roma verranno relativamente costruiti due tronchi dalla Malpensa al centro nella prima città e da Fiumicino alla periferia nella capitale.

In effetti la ragione della costruzione di questa monorotaia sta proprio nella necessità delle città moderne di un nuovo e rivoluzionario mezzo di trasporto metropolitano, e non come forse si era creduto in un primo tempo in una novità per attirare i turisti alle manifestazioni torinesi del '61.

Le linee tramviarie, sempre più ingombranti dovranno cedere ai nuovi sistemi, e questo trapasso dovrà essere compiuto nel minor tempo possibile poiché da un razionale e nuovo sistema di trasporto dipende la futura urbanistica delle metropoli e la soluzione dei molteplici e più pressanti problemi del traffico.

In un primo tempo i tecnici si erano orientati sulle metropolitane sotterranee, questo sistema però oltre ad essere grandemente dispendioso (un miliardo e mezzo per ogni chilometro di sotterranea) poteva essere applicato solamente in città che avessero un sottosuolo particolarmente adatto.

L'idea della ferrovia sopraelevata era stata trascurata in considerazione degli inconvenienti portati da quelle già in funzione in alcune città dell'America del Nord. Il progetto della monorotaia però viene ad eliminare questi inconvenienti, (quelli del fumo, del rumore, e dello spazio occupato) mantenendo inalterata la peculiarità della velocità del trasporto e dello snellimento del traffico.

Questa di Torino verrà a costare cento e cinquanta milioni al chilometro esattamente dieci volte di meno della sotterranea, la motrice peserà trenta tonnellate, svilupperà una velocità media di 100 chilometri orari (che potranno però essere aumentati) ed ogni vagone avrà la disponibilità di 250 passeg-

geri circa. La motrice, di una speciale lega di metallo leggero detta «Linke-hofmann-Busch di Salzgitter» sarà costruita con la consulenza della Fiat, la scocca sarà disegnata dalla carrozzeria Ghia ed avrà una forma allungata a sigaro con sul tetto una goccia aerodinamica di vetro in cui sarà sistemato il posto di guida.

La linea sulla quale si muoverà la monorotaia è stata leggermente modificata. Essa non seguirà più un percorso

l'ingresso del palazzo.

I tronchi di sostegno ed i piloni di cemento armato che sosterranno la monorotaia saranno di cemento armato pre-compresso.

La direzione dei lavori edili, è assunta dall'ufficio tecnico della Azienda Elettrica Municipale e la parte architettonica è stata affidata agli architetti Domenico Morelli e Felice Bardelli.

Ieri mattina poco dopo la cerimonia della consegna dei documenti dell'appalto alla

razza e del segretario generale on. ing. Enzo Giacchero e dell'ing. Filiberto Guala ha avuto luogo l'insediamento della commissione prima per la consulenza tecnica.

Questa commissione succede così a quella tecnico-edilizia che ha impostato negli anni scorsi il grande lavoro preparatorio.

La nuova commissione è presieduta dall'ing. Anselmetti e composta dai membri che già ne facevano parte ai quali si è aggiunto il

berazioni in materia edilizia delle costruzioni espositive ed in genere in tutto il settore tecnico riguardante il complesso delle manifestazioni per il primo centenario dell'Unità d'Italia.

In base ai pareri della commissione, la presidenza del consiglio potrà autorizzare tutte quelle deroghe alla normale procedura che sarebbero state in altro modo fonte di grossi ostacoli incompatibili la scadenza del 1.º maggio 1961.



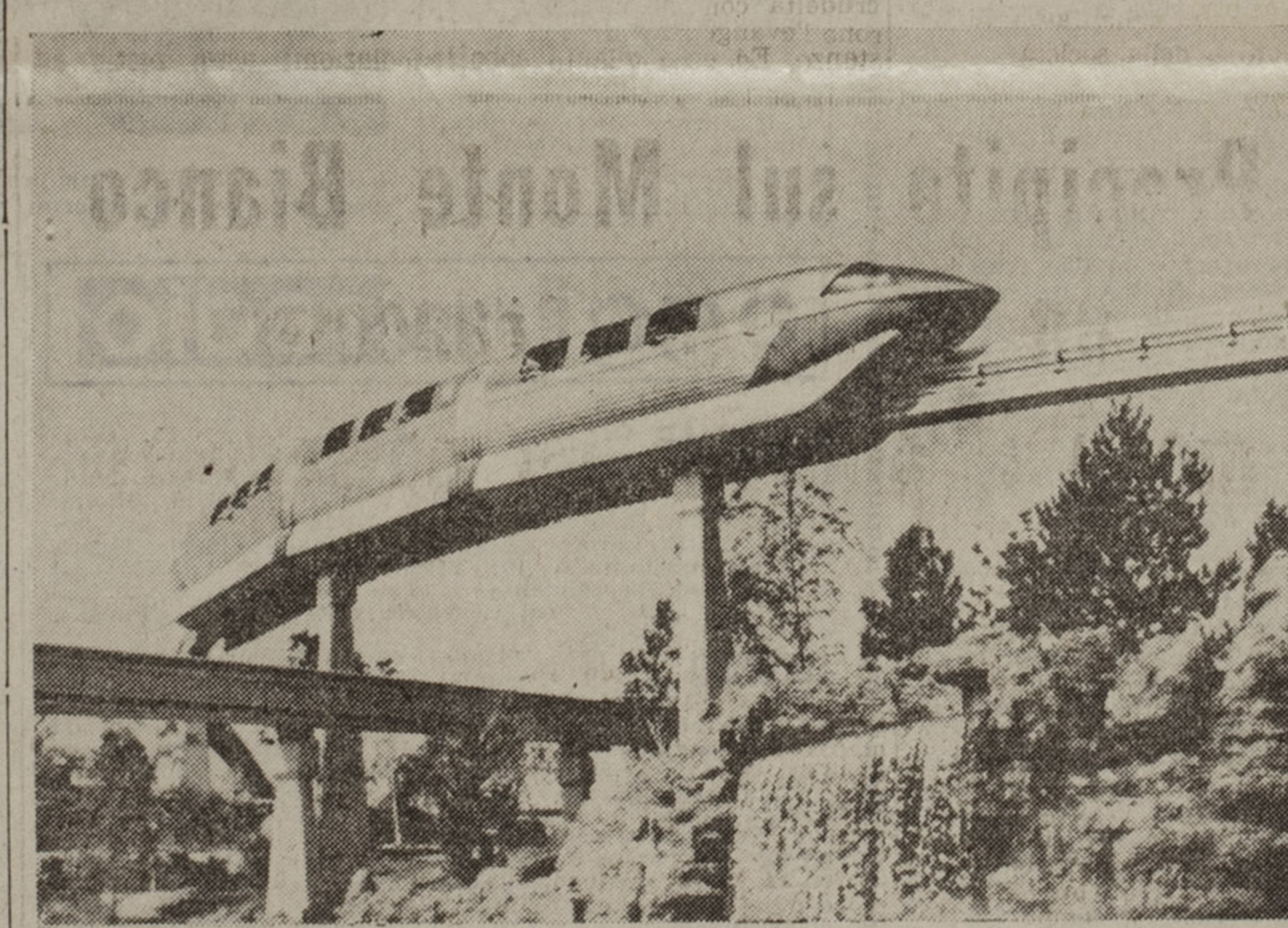
Progetto per il collegamento mediante monorotaia del centro di Torino con Moncalieri. Il tratto nero con le rotelle bianche rappresenta il tronco che sarà messo in funzione con l'inaugurazione delle manifestazioni per il Centenario del '61. I due tronchi tratteggiati rappresentano il progetto per un eventuale allungamento della monorotaia

diretto ma volterà con una leggera angolatura poco prima del palazzo dell'EIL per non coprire la facciata di questa costruzione. I vagoni sorvoleranno così ad un'altezza di circa 4,91 m l'aghetta ufficiale per atterrare poi al-

ditta vincitrice del concorso per la costruzione della struttura portante della monorotaia sopraelevata di «Italia '61» nei locali della sede di corso Stati Uniti 45 alla presenza del vice presidente on. avv. Achille Ma-

dr. Trotta, rappresentante della Prefettura, e l'avv. G. Puto, vice provveditore delle opere pubbliche.

La commissione dovrà di norma emanare i pareri sui quali si baserà il comitato nazionale per tutte le deli-



La motrice della monorotaia in scala ridotta che funziona a Disneyland nel settore della mitica città dedicato al futuro



11/31/1961

# S'iniziano in corso Polonia i lavori per la monorotaia

La ferrovia aerea correrà al Valentino per le manifestazioni del '61 - **Previsto il prolungamento a Moncalieri**

Torino avrà una delle prime ferrovie aeree del mondo per servizio pubblico. Esperimenti del genere sono già stati compiuti a Colonia ed a Disneyland con modelli su scala ridotta. La ferrovia di Torino sarà invece costruita per trasportare veramente il pubblico su una elegante automotrice lunga 30 metri e con una capacità di 200 passeggeri. Il percorso di 1,3 chilometri correrà sul lato destro di corso Polonia (da Torino verso Moncalieri). La stazione di partenza sarà all'altezza del Museo dell'Automobile e quella di arrivo nei pressi del Palazzo della Esposizione internazionale del Lavoro.

L'automotrice correrà, su ruote di gomma, appesa ad una rotaia aerea a circa 5 metri dal suolo. Nel breve viaggio sorvolerà anche il laghetto di 25 mila metri quadrati tra il Palazzo del Lavoro e quello a cupola del Samia. La « monorotaia » sarà costituita da travi in cemento armato pre-compresso del peso di circa 38 tonnellate l'una, sostenute da giganteschi piloni di cemento.

L'iniziativa è dovuta al Comitato di « Italia '61 ». Il vicepresidente on. Marazza ieri ha firmato i contratti per l'esecuzione dell'opera. I lavori saranno iniziati subito. Il sistema adottato è quello « Alweg »; l'automotrice verrà costruita in lega leggera da una ditta tedesca con la consulenza della Fiat - Materiale ferroviario e della carrozzeria Ghia. Le strutture di cemento (monorotaia, piloni di sostegno ecc.) verranno realizzate dalla ditta Giovannetti di Roma che ha vinto l'appalto e che impianterà il can-

tiere in questi giorni. Il progetto per le stazioni è stato affidato agli architetti Morelli e Bardelli.

Se l'impianto darà buoni risultati non avrà vita limitata ai sei mesi delle Celebrazioni del '61.

Con la dovuta prudenza, per non alimentare speranze premature, l'ing. Guala non ha escluso la possibilità che nel futuro la ferrovia aerea venga prolungata sino a Moncalieri da una parte e lungo corso Massimo d'Azeglio dall'altra per istituire un servizio di collegamento rapido interurbano. Da Torino a Moncalieri il viaggio durerebbe meno di 10 minuti. Il costo di costruzione è di 150 milioni per ogni chilometro.

All'esperimento torinese saranno interessate altre città italiane e di altri Paesi. Progetti di ferrovie aeree sono, ad esempio, allo studio per collegare Milano alla Malpensa e Roma a Fiumicino. I vantaggi principali rispetto alle metropolitane sono due: costano dieci volte meno ed il tempo di esecuzione è molto più rapido e non crea gravi intralci.

Nella sede di « Italia '61 », in corso Stati Uniti, ieri il vicepresidente on. Marazza ha anche insediato la « Commissione prima per la consulenza tecnica ». La Commissione è presieduta dall'ing. Anselmetti e si compone degli esperti che negli anni scorsi hanno impostato il lavoro preparatorio per le opere ora in corso di realizzazione. A questi tecnici si sono aggiunti il dott. Trotta della Prefettura e l'avv. Caputo, vice-provveditore delle Opere Pubbliche.

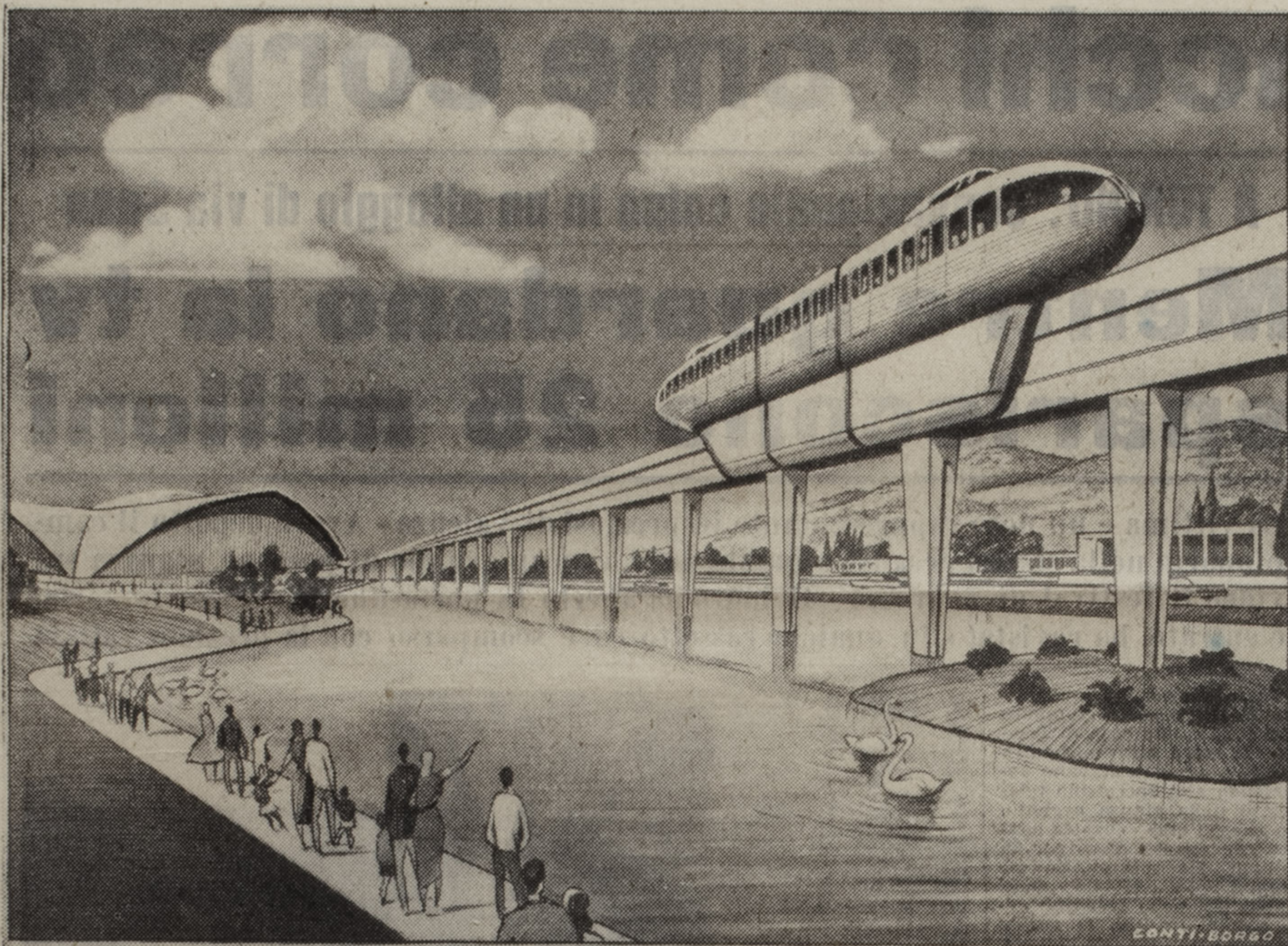


# CRONACA CITTÀ

E' il più moderno impianto del mondo quello che si costruisce a «Italia '61»

## La spettacolare monorotaia soprelevata è corre in uno scenario da fantascienza

Novanta chilometri all'ora - Dopo le manifestazioni verrà prolungata fino a Moncalieri



Questo sarà l'aspetto della straordinaria ferrovia destinata ai visitatori dell'Esposizione in corso Polonia

Uno dei più importanti problemi organizzativi di «Italia 61» è presentato senza dubbio dal movimento dei visitatori nell'interno dell'Esposizione. Saranno decine e decine di migliaia le persone (nei giorni di punta si calcola che potranno raggiungere la cifra di 80 mila) che dovranno percorrere lunghi tragitti per recarsi da un settore all'altro: dall'Esposizione internazionale del Lavoro, alla Mostra delle Regioni, al Palazzo delle Mostre ecc. Per favorire la circolazione di questa grande massa di visitatori il servizio trasporti di «Italia 61», diretto dal prof. Carlo Bertolotti, del nostro Politecnico, ha predisposto un grandioso piano di comunicazioni già in avanzata fase di realizzazione.

L'impianto più spettacolare è la ferrovia sopraelevata monorotaia costruita su brevetto della Alweg Corporation di Colonia. Lunga un chilometro e 160 metri è la più grande e la più moderna fra quante sono state finora realizzate nel mondo. Parte dall'ingresso di corso Polonia, sfiora il Palazzo delle Mostre, la Mostra delle Regioni e termina presso il Palazzo del Lavoro.

Il vagone, diviso in tre sezioni, ha 120 posti a sedere; è stato costruito in Germania dalla Linke Hofmann Busch su disegno di carrozzeria elaborato dalla Fiat Materferro. Ha sei assi muniti, oltre che delle ruote di direzione laterali, di ruote accoppiate portanti, otto delle quali sono motrici. La sua velocità è di 90 chilometri all'ora. Può trasportare 20 mila passeggeri al giorno.

La trave di cemento, che funge da rotaia, poggia su 58 piloni ed è sollevata da

terra di circa 6 metri. A differenza di tutte le altre ferrovie del genere, il vagone non è sospeso alla rotaia, come lo è alla fune la cabina delle funivie, ma vi poggia sopra. Questa innovazione (che ha comportato la solu-

zione di difficili problemi tecnici) consente una maggiore visibilità sul panorama.

La monorotaia è già quasi interamente costruita sebbene i lavori siano stati iniziati con ritardo. Per guadagnare il tempo perduto, an-

che in questo cantiere, come negli altri, si è lavorato giorno e notte e con un impiego eccezionale di uomini e di mezzi. E si è vinto anche contro le avverse condizioni atmosferiche.

Una visita al cantiere dà

la misura dello sforzo veramente ciclopico che si è compiuto e che ancora si compie. E' sorta una piccola città del lavoro con officine meccaniche, di falegnameria, di carpenteria, centrali di betonaggio, enormi gru di diversi tipi, centrali termiche ecc. Tutto ciò che serve per la ferrovia, viene fabbricato qui.

Su un carrello piano, simile ad un «pianale» ferroviario, lungo 20 metri (quanto è lungo ogni tronco di rotaia), vengono sistemati i tralicci di ferro in cui è poi colato il calcestruzzo. Poiché non c'è tempo per attendere il rassodamento e la stagionatura naturali del cemento, il carrello viene immesso in un apposito tunnel riscaldato. Dopo alcune ore il tronco di rotaia è pronto. Estratto dalla galleria è sollevato da una enorme gru e depositato su un altro carrello, correndo su rotaie, lo porta nel punto in cui deve essere issato sui pilastri e fissato. A questa operazione provvede un'altra gigantesca gru.

Per poter continuare a lavorare anche con basse temperature si scalda il materiale da impiegare per il calcestruzzo con apposite stufe a raggi infrarossi e l'acqua in grandi caldaie. In tal modo, si sono fatte gettate con 10-12 gradi sotto zero.

Anche la ferrovia monorotaia, come molte altre costruzioni di «Italia 61», è destinata a rimanere dopo le manifestazioni e ad avere un ulteriore impiego. Prolungata, da una parte, fino a Moncalieri e, dall'altra, fino al complesso edilizio di «Torino Esposizioni» collegherà i due centri urbani e potrà consentire, per grandi manifestazioni, l'impiego contemporaneo dei palazzi del vecchio e del nuovo Valentino.

Si conclude in giornata il processo per il fosco delitto nei boschi



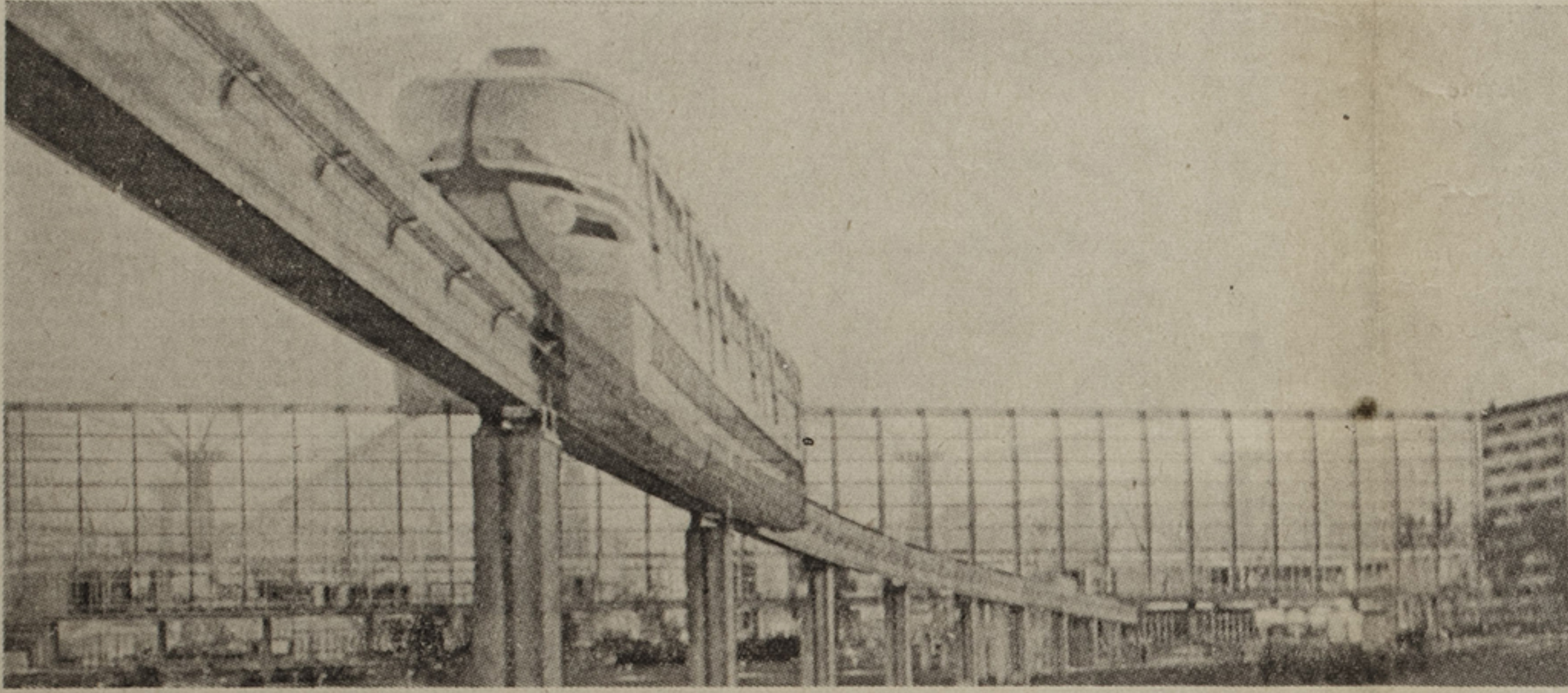
REDAZIONE Via Cernaia 14 - Telefoni: cronaca bianca 510.557 - Cronaca nera e giudiziaria 45.740 - Amministrazione e «Amici dell'Unità» 45.740 - Abbonamenti: Corso Valdocco 4/A, tel. 553.263 - Distribuzione: L. Patazzi, via G. Prati 3, tel. 547.105 - 510.943

Aperto in Consiglio comunale il dibattito sulle celebrazioni  
Italia del primo Centenario e sull'utilizzazione dei beni di «Italia '61»

**E adesso cosa ne facciamo?**

● Il sindaco: «I bilanci consuntivi non sono ancora pronti, li discuteremo un'altra volta»  
● L'assessore Bosso: «Tutto sommato si può dare un giudizio positivo anche senza conoscere i dati definitivi»

● Pecchioli: «Chiediamo una commissione d'inchiesta per fare piena luce sulle responsabilità di chi ha consentito che le manifestazioni si svolgessero in uno dei più clamorosi esempi di sperpero di pubblico denaro»



**Il dibattito nella Sala rossa**

L'annuncio dibattito su Italia '61 è iniziato ieri sera in Consiglio comunale. Il tentativo d.c. e della Giunta di sfilare, almeno per il momento, l'attenzione dell'opinione pubblica dai fastidiosi speri per verificarsi nel corso delle celebrazioni centinarie e della errata impostazione delle manifestazioni è stato sottolineato dal compagno Pecchioli. In sede pregiudiziale il consigliere comunista ha presentato a nome del suo gruppo, una mozione d'ordine in cui si disapprova il proposito della Giunta di anteporre gli aspetti puramente tecnici al dibattito sulla impostazione. L'opinione pubblica — ha affermato Pecchioli — ha il diritto di conoscere e discutere in tutti i particolari i risultati delle celebrazioni, i modi adottati negli impieghi del pubblico denaro in esse investiti, la validità o meno dei criteri seguiti nella spesa di decine di miliardi. Questo e non altro deve essere il punto di partenza. E' necessario cioè discutere fino in fondo come si sono spese somme colossali e come si sono improvvisate costruzioni inutilizzabili, solo allora sarà possibile trovare responsabilmente i rimedi più opportuni. Alla luce di una indagine approfondita, l'opinione pubblica italiana potrà misurare la validità di una politica e la consistenza di una maggioranza e anche le preannunciate dimissioni del sindaco, che non possono restare estranee a questo dibattito. Pecchioli ha concluso annunciando che il gruppo comunista avanza la richiesta di una Commissione di inchiesta parlamentare associandosi così alla analogia iniziativa assunta in questi giorni dai deputati di diversi partiti. Alla pregiudiziale del compagno Pecchioli ha risposto brevemente il sindaco il quale ha cercato di giustificare la manovra adottata, invocando l'urgenza e di assoluta precedenza al problema posto in discussione. Da notare però a questo proposito, che malgrado questa pretesa urgenza (la quale avrebbe giustificato — a detta del sindaco — la dissociazione del dibattito sui bilanci consuntivi da quello sul futuro di opere costate ben 30 miliardi) proprio il gruppo comunista l'ha accolta poco dopo, con entusiasmo la proposta avanzata dal radicale Villabruna di rinviare il dibattito ad una prossima seduta. Prima del sindaco avevano parlato il consigliere Manni d.c. che aveva tentato di trasformare in una bassa speculazione politica la sua replica alla pregiudiziale di Pecchioli; l'on. Castagna che si era dichiarato d'accordo con l'impostazione data dalla Giunta alla discussione per ragioni di urgenza, e infine il consigliere Todros capogruppo del PCI. Quest'ultimo aveva smascherato le vere ragioni che hanno convinto il gruppo di maggioranza ad adottare il sistema della discussione a settori sui problemi di Italia '61. «Noi dobbiamo limitarci a dibattere solo il secondo punto dell'ordine del giorno sulle manifestazioni centinarie (quello cioè riguardante l'utilizzazione delle opere)», aveva detto Todros — solo perché è mancato il bilancio della Mostra stile-costume, costata 500 milioni, bilancio che gli organizzatori pur essendo stati da noi più volte sollecitati non hanno ancora fornito». Bosso ha esordito affermando che è possibile prevedere un bilancio sostanzialmente in pareggio. Ciò, malgrado egli non abbia saputo fornire la minima indicazione su oltre 7 miliardi e 300 milioni inghiottiti dalla kermeesse e non investiti in opere (edifici, attrezzature, opere pubbliche) destinate a restare. Su queste ultime l'assessore liberale ha invece fondato la sua relazione affiancando mastodontici progetti di trasformazioni, destinati a loro volta a costare parecchi miliardi di lire. Per quanto riguarda il Palazzo del Lavoro, che Bosso ha arbitrariamente affermato essere già stato progettato per una successiva utilizzazione come scuola professionale (a smentire questa asserzione bastano le spese di adattamento fornite poco dopo dallo stesso assessore: quasi tre miliardi e mezzo), si cerca di mandare in porto un piano elaborato dal Bureau International du Travail. Quest'ultimo prevede la costituzione di un centro internazionale di formazione professionale e di una poste restante permanente delle tecniche. Queste dunque le dichiarazioni più «esplosive» della relazione dell'assessore Bosso. Purtroppo la discussione ha dovuto fermarsi qui il consigliere Villabruna (radicale) ha infatti chiesto un rinvio del dibattito per permettere al Consiglio di riflettere sulla relazione Bosso, e la sua proposta, colta al volo dal gruppo di maggioranza, ha trovato consensi anche nel gruppo socialista. Posta ai voti la richiesta del consigliere radicale è passata e la discussione è stata rinviata.

**Le proposte dei comunisti**

Il capo gruppo del PCI, ing. Alberto Todros, ci ha rilasciato ieri sull'importante problema per la vita della nostra città la seguente dichiarazione: «L'utilizzazione degli edifici e delle opere inutili eseguite per celebrare il Centenario è condizionata dalla situazione di un centro urbano pubblico, spesso senza alcuna utilità sociale. Infatti si tratta di beni progettati e costruiti non per una preventiva utilizzazione pubblica, una volta chiuse le manifestazioni, ma per retorica esaltazione delle attuali classi dirigenti italiane. Tutto ciò si è verificato in seguito al tentativo di non tenere conto delle mutate condizioni economico-sociali del nostro tempo. Occorre dire basta alle spese inutili quando il paese e la città hanno bisogno di scuole, ospedali, parchi, tecnici e operai specializzati, mentre sono necessari miliardi per far scomparire la miseria e l'analfabetismo da intere regioni italiane. Tutto ciò è svolto invece con più o meno brillanti scenografie, inutili per contribuire alla soluzione dei problemi reali. Si sono spesi 25 miliardi da parte dello Stato, dei comuni e delle regioni in una città ove mancano 1000 aule per le scuole elementari, trecento per le scuole medie, asili, scuole professionali, duemila posti letto negli ospedali, 100 mila camere per i meno abbienti; la stessa cifra avrebbe risolto molti di questi problemi. Le proposte dei comunisti per la utilizzazione dei padiglioni espositivi si articolano in 7 punti: 1. Il nuovo centro di addestramento professionale per i paesi sottosviluppati non può trovare luogo nel Palazzo del Lavoro e non sarebbe perciò giustificata la spesa di tre miliardi e mezzo per l'adattamento di tale padiglione e di tre miliardi per la gestione. 2. Con la stessa cifra si propone la costruzione di un centro moderno e nuovo che, per i 1500 allievi previsti, comporta la spesa di solo un miliardo e mezzo; il restante miliardo e mezzo sarebbe possibile la costruzione di un collegiale albergo per ospitare gli stessi allievi. 3. La riduzione che una soluzione nuova permette della spesa di gestione, consente il risparmio sulla previsione di tre miliardi e mezzo e di 2 miliardi all'anno, cifra che corrisponde agli interessi e all'ammortamento di un mutuo di trenta miliardi. Si propone che tale mutuo venga acceso per creare alcuni centri professionali per i giovani italiani nei grandi centri industriali del Nord e in quei centri del Mezzogiorno dai quali provengono i giovani immigrati. 4. Il Palazzo del Lavoro e quello della SAMA, non assumendo le caratteristiche del nuovo centro espositivo della città determinando i seguenti vantaggi, di non continuare a compromettere il vecchio Valentin per le esigenze sempre maggiori delle esposizioni annuali, di restituire alla popolazione la maggior parte del verde del nuovo Valentin, di creare un nuovo centro in una zona decentrata ma collegata con il resto della città, di avere sul territorio di Moncalieri ampie aree utilizzabili per parcheggi e servizi. 5. Adattare i padiglioni della Mostra della città a scuola professionale per i giovani torinesi. 6. Mantenere la teleferica ed ampliarla verso la parte alta della collina, dove grandi parchi pubblici debbono essere acquisiti alla cittadinanza e in cui devono trovare luogo iniziative e attrezzature sportive, ricreative e culturali. 7. Il vecchio centro di Torino-Esposizioni, ridato anticipatamente alla città, dovrà diventare un complesso sportivo ricreativo e culturale per tutte le attività popolari che interessano i giovani».

**I problemi dei dipendenti comunali**

L'assessore Fanton è stato costretto ieri sera prima del dibattito su «Italia '61» a rispondere pubblicamente agli interrogatori posti dalla tribuna di sinistra. L'assessore ha risposto che la discriminazione dei premi ad un parte soltanto del personale comunale. Si ricorderà, a questo proposito, la pacifica invasione del Palazzo di Città da parte di alcune centinaia di dipendenti comunali, avvenuta l'ultimo scorso, mentre il Consiglio comunale era riunito; allora l'intervento delle sinistre impedì alla Giunta di accantonare la questione per discuterla in seduta segreta. Ieri sera il dc Fanton ha giustificato il provvedimento dichiarando che il premio era stato attribuito agli impiegati del «Gruppo C» come compensazione per un imprecisato lavoro da essi svolto in un non meno imprecisato periodo. Il danaro sarebbe stato detratto dal «fondo straordinari». Ha eluso la richiesta dell'opposizione di contare tutti gli aspetti normativi e salariali con i sindacati e la CI, adducendo la preannunciata complessità del problema e la sostituzione di alcuni membri di GI avvenuta ultimamente, che avrebbe impedito contatti normali con i rappresentanti dei lavoratori. Il consigliere Alasia (PSI) ha replicato sostenendo che la questione va ben oltre il premio, che non data da luglio, quando cioè il premio fu assegnato, ma da 10 anni, quando sono gli anni di vita del superato regolamento organico comunale; il premio ha rappresentato la goccia che ha fatto traboccare il vaso. Si deve respingere la politica delle attribuzioni discrezionali dei premi ed utilizzare il fondo straordinario per un parziale rafforzamento dell'organico (a sostegno della necessità di tale provvedimento ha portato le richieste di numerosi settori del personale che rivendicano la riduzione di orario). E', altresì necessario fissare con i sindacati un vero e proprio calendario di trattative e incominciare ad assegnare anticipi sui miglioramenti futuri. Per il PCI hanno preso la parola De Pace e Sulotto. Il primo ha affermato che solo le parole dell'assessore hanno at-

tribuito al premio una motivazione fondata; ciò è logico che permangono forti dubbi sulla legittimità. In ogni caso data la delicatezza della questione e l'alto numero di ore straordinarie, che sono state utilizzate, si sarebbe dovuto in merito sentire il parere dei sindacati. Sulotto si è associato alla critica formulata dal socialista Alasia sottolineando ancora alcune questioni in fondo. «Nel momento in cui — ha detto — accettiamo di lasciare alla discrezionalità del capo divisione di stabilire quali sono quei dipendenti aventi diritto a trattamenti privilegiati, si viola la democraticità dei rapporti fra ente pubblico e dipendenti e si perde la tranquillità dei lavoratori». Tutta la retribuzione deve essere contrattata, così i premi come il salario; non è più possibile proseguire sulla strada dei premi discriminati. Bisogna al più presto avviare la discussione sui gravi problemi che si trovano sul tappeto e che interessano tutto il personale. Sulotto ha concluso chiedendo all'assessore l'elenco completo di coloro che hanno

fruito del premio, perché sia possibile verificare la motivazione della loro assegnazione. La parte della seduta dedicata a questo problema si è chiusa con un intervento del consigliere d.c. Fanton, esponente della CISL torinese, che spesso interrotto, ha cercato di giustificare con argomenti inconsistenti l'operato della Giunta, accusando altresì la sinistra di avere operato, ponendo indiscussioni tutti gli aspetti del contratto di lavoro comunale, «una bassa speculazione politica».

**Francobolli in cenere: 100 milioni di «democratica»**

L'odierna «Giornata nazionale del francobollo» è stata preceduta da un fatto, destinato ad avere notevoli ripercussioni nel mercato filatelico. Ieri, nei sotterranei dell'Ufficio postale di corso Gabetti, presenti la polizia e alcune autorità cittadine, sono stati dati alle fiamme 1.510.000 francobolli per un valore di 80-100 milioni della cosiddetta serie «democratica», emessa nel 1945, e scaduta nel 1952. L'avvenimento è destinato a dare nuovo vigore alle contrattazioni — alquanto scarse — dei collezionisti e dei mercanti, che si vedevano minacciati, dalla prospettiva d'un immissione dell'enorme quantità di giacenze, nel giro delle vendite, che avrebbe causato una improvvisa caduta del valore dei prezzi collezionati e, spesso, acquistati a cifre rilevanti. Una parte, minima, sarà destinata al Museo postale; un'altra, per un valore di oltre 9 miliardi, sarà venduta a partire dal prossimo 12 dicembre, in aste pubbliche; il rimanente — metà circa — sarà a sua volta incenerita. Due negozi svaligiati. Un negozio di articoli filatelici è stato visitato, la notte scorsa, dai soliti ignoti che hanno trafugato merce per circa mezzo milione. I ladri hanno infranto la vetrina, appropriandosi di quanto vi era esposto. Il fatto è accaduto ai danni di Maria Masseri Perona, proprietaria del negozio di corso Raconig 2 — che già era stata vittima, circa due anni addietro, di un furto di oltre due milioni nel proprio appartamento di corso Francia 120 — ed è stato attuato presumibilmente verso le 3. I malfattori con un corpo metallico hanno infranto la vetrina, quindi hanno introdotto le mani attraverso il «cancello ri-ducibile» che protegge il negozio, ferendosi: macchie di sangue sono infatti state rilevate nel corso delle indagini. Il furto è stato scoperto alle 7,10 dal custode dello stabile, Angelo Beni. Nelle immediate vicinanze del negozio, sorge una succursale del Banco Ambrosiano; ogni ora, guardie notturne passano per controllare che tutto proceda bene. — Un altro colpo è stato attuato in via XX Settembre 69, in un negozio di francobolli da collezione di proprietà di Giacomo Sargavichian, abitante in via Sommacampagna 11. Introdottisi nel locale attraverso un loro nel muro divisorio con un negozio di fiori, i malfattori hanno poi mostrato particolare competenza nella scelta del materiale. Essi hanno sottratto valori filatelici per circa due milioni. Dibattito su Pavese presentato da Lajolo. Domani, alle 21, nella Sala delle conferenze del Palazzo di Igliene, in via della Orfano 13, lo scrittore Davide Lajolo, su invito del circolo di azione democratica «Il Ponte», parteciperà ad un pubblico dibattito, sull'opera e la vita di Cesare Pavese.

**Riunione alla provincia sui trasporti operai**

Nel corso di una riunione, tenutasi ieri a Palazzo Cisterna e presieduta dal presidente della provincia, prof. Giuseppe Grosso, il Comitato d'Iniziativa per una Conferenza sui trasporti operai ha discusso la prossima convocazione di un convegno provinciale, allargato a tutti i settori interessati, dai Comuni di Torino e della regione ai sindacati, dal Compartimento ferroviario alle Aziende municipalizzate e concessionarie, per risolvere il cruciale problema degli orari e del coordinamento dei servizi. Alla discussione, hanno partecipato l'on. Sulotto, i consiglieri provinciali Rossi e Bert, i consiglieri comunali di Rivoli geom. Bonadies e avv. Gliberto, il segretario del sindacato ferroviario Bosio, l'avv. Colla, consigliere comunale di Torino, il consigliere d'amministrazione dell'ATM Guido Cece. L'on. Sulotto ha comunicato il testo della risposta data dal ministro dei Trasporti, on. Spataro, alla interpellanza che egli, insieme all'on. Vacchetta, gli aveva rivolto all'epoca delle prime proteste operaie sul disservizio dei treni operai. Il ministro afferma di «non avere nulla in contrario a far partecipare i rappresentanti del Compartimento di Torino ad un'apposita riunione per l'esame del problema, qualora essa venga sollecitata dalle Camere di Commercio interessate e dagli altri enti qualificati a rappresentare le esigenze dei lavoratori». Ieri il prof. Grosso, ha accolto l'iniziativa di una Commissione provinciale che elabori un programma dettagliato per il prossimo convegno.

**La Befana dei cronisti dell'Unità**  
**Un giorno di felicità per centinaia di bambini**

Carissimi lettori, Puntuali come un orologio svizzero, i cronisti dell'«Unità» si ritolono a voi, ad ogni morire dell'anno, per parlarvi della loro Befana. Il 1961 si spegne in un turbine di miliardi, quelli spesi per le celebrazioni del Centenario dell'Unità d'Italia, e quelli guadagnati dai padroni del rapace che continuano a quazzare nel «miracolo economico» (un miracolo riservato soltanto a quelli che di soldi ne hanno già tanti). Per i bambini poveri, per i figli dei disoccupati, degli sfrattati, degli sfruttati, il 1961 non è meno triste di tutti gli altri anni. Che felicità si attendono dalle prossime feste se il loro papà non lavora, o è ammalato, o non ha neppure una casa? Nessuna. Nelle loro calze logore e bucate la Befana, quella con la «B» mauscolosa, che mista i ricchi con i poveri, si sparte sulle spalle, non metterà neppure un conietto fatto con grasso sofisticato. Strano, davvero, come si comporta questa bizzarra signora che ha i capelli grigi e percorre il mondo su una scopa? A chi ne ha ne dà, agli altri ci pensi chi so io. E' un'ingiustizia, è una truffa, è un delitto che le leggi dovrebbero punire. Eppure fino ad oggi, la storia non è cambiata. E la Befana dei ricchi trova sempre denari e regali; quella dei poveri, negletta e abbandonata, si gratta la cuticola per trovare i mezzi con cui racimolare qualche bambola o qualche trenino elettrico, o un cavalluccio e cose del genere per i bambini dimenticati. C'è voluto il buon cuore di persone sinceramente democratiche per mettere le cose a posto. Da anni, essi hanno preso a cuore le sorti di quella Befana dei poveri e l'hanno rivestita di panni nuovi, sfiorati, a dispetto di chi il bene lo fa per dire che è un generoso, ma è passata la festa, gabbato lo santo, le cose tornano come prima: i beneficiati nei loro tuguri, nel loro case, senza comodità, senza una speranza per il domani. Queste persone sono i nostri lettori. Mai essi hanno mancato di rispondere al nostro appello: «Diamo un giorno di felicità a centinaia di bimbi, scriviamo ogni volta

nel lanciare la nostra «Befana»». I bimbi sono quelli che abbiamo detto: figli di lavoratori indigenti, carichi di prole o dal basso salario, disoccupati o in lotta per rivendicazioni salariali, malati e quindi nell'impossibilità di allietare i giorni del Natale o della Befana con un dono qualsiasi ai loro figlioli. Chi può rifiutarsi di rispondere al nostro appello? La generosità dimostrata da centinaia di persone gli scorsi anni ci fa sperare che non grideremo al deserto. Vi è tanta bontà nel cuore dei comunisti, nell'ambito dei democratici, nei lettori tutti del nostro giornale che un grido gettato al vento è sempre raccolto da migliaia di buoni e generosi individui. Il vento è quello che spira per 365 giorni all'anno dalle nostre pagine; un vento che porta in sé i germi di una società nuova, veramente afratellata, priva di ingiustizia, tutta tesa verso un mondo di pace e di vera libertà. A voi, cari lettori, la risposta al nostro richiamo. Sia la «Befana dell'Unità 1962» una dimostrazione di come i comunisti e i democratici sinceri intendano ripartire alle ingiustizie, troppo, che colpiscono in questa nostra Italia del Centenario, anche i bambini innocenti. Da parte nostra, cercheremo di organizzare una festa che non ha avuto precedenti, benché, chi vi ha partecipato, abbia detto negli scorsi anni: «Meglio di così, non era possibile». Ricordate le «Befane» distribuite ai figli dei lavoratori in sciopero delle aziende di Perosa Argentina, di Collegno e di Lanzo? Per tutti vi fu un dono e una festa; e ai bambini poveri di Torino, raccolti in quell'ampio teatro che è l'«Alteri», la «Befana dell'Unità» giunse come un qualcosa di strepitoso e di incantevole meraviglia. Non siamo da meno quest'anno. A voi, al vostro cuore chiediamo che le ingiustizie siano sopraffatte dalla nostra generosità; che ai bimbi poveri, figli di famiglie in cui per tutta un'annata vi furono più dolori che gioie, sia data un'ora di felicità. Grazie. I cronisti de «l'Unità»

Ancora nessuna traccia dell'ottantacinquenne di San M...

AI NOSTRI LETTORI Ieri sono stati raggiunti i primi 100 nuovi abbonamenti al nostro giornale. Di questi, 54 con l'abbonamento cumulativo dell'«Unità» e «Vie Nuove».