L'Algeria d'oggi

ESPERIENZE DI VIAGGIO CON LA DELEGAZIONE DEL P.C.I.

Partito unico: *struttura e ideologia*

Dal nostro inviato

ALGERI, 18

La trasformazione di quella che fu una forza tanto vasta e capillare quanto eterogenea — racchiusa sotto le insegne del FLN durante la guerra — in un nuovo «partito di massa potente e cosciente» è una operazione complessa, e tanto più irta di difficoltà in quanto le lotte all'interno del FLN sono state sovente condotte (Khider e Rabat Bitat) con il fine di impadronirsi del partito e di farne uno strumento risolutivo nelle mani di un gruppo contro un altro. Ma le diverse concezioni del partito sono scaturite soprattutto da una diversa concezione della futura articolazione dello stato e del suo orientamento politico.

Da un lato, vi era la determinazione di fare di questo paese del «terzo mondo» una copia delle democrazie occidentali, con la pluralità dei partiti, e il gioco democratico di un parlamento dove le forze della borghesia fossero rappresentate a fianco a quelle della sinistra comunista, quest'ultima, tuttavia, condizionata dalla spada di Damocle di un anticomunismo operante. Questa era la prospettiva di Fehrat Abbas, il quale avrebbe capeggiato in quest'assemblea e nel governo, ufficialmente, quella borghesia algerina che aspira a sostituirsi ai francesi come classe dirigente.

D'altro lato Khider — il più grosso esponente di una linea politica panaraba, collegata alla strategia nasseriana — era fautore di un partito del FLN egemone e onnipossente, cui obbedissero sindacati e organizzazioni di massa. Per Khider, questo partito si accompagnava ad una finzione parlamentare (pluralità dei partiti) destinata a dargli quell'ipocrita apparenza di democrazia, cui le dittature aspirano per guadagnarsi un consenso che manca loro nella realtà.

Ambedue queste concezioni avrebbero posto le forze orientate in senso socialista di fronte a una lunga fase transitoria: nascita della democrazia borghese, fioritura dei partiti, lotte per ridurre il potere della borghesia nazionalista e per sconfiggerla, nuovo ruolo dei comunisti per unire attorno a sé le forze più avanzate e sviluppo di una avanguardia operaia, la cui crescita ed espansione si sarebbe accompagnata ad una lenta industrializzazione (condizionata dal neocolonialismo), fino al momento in cui il Partito comunista algerino fosse stato capace di mettersi alla testa del fronte democratico.

LABIRINTO

Che queste tappe vengano scavalcate dall'Algeria (come nella Repubblica del Vietnam del Nord, come a Cuba), che uno stato del «terzo mondo» possa uscire dalla fase di dominazione coloniale e feudale, saltare la fase capitalistica, e aprirsi, sia pure con gravi sacrifici, quella della prospettiva socialista, nella solidarietà e nell'appoggio del campo del socialismo, è un fatto che non può essere, oggi, che valutato e analizzato in modo positivo. A questa visione strategica della marcia della rivoluzione algerina verso il socialismo, intende corrispondere il «partito unico» di Ben Bella. Se, d'altra parte, nei paesi capitalistici avanzati la pluralità dei partiti ha un ruolo e un senso, che sono stati da noi stessi non solo accettati, ma che hanno preso posto preminente nella nostra elaborazione teorica, questa strada ci appare, applicata all'Algeria, così come ad altri paesi ex-coloniali, quale un pericoloso labirinto, senza che nessuna Arianna sia finora comparsa ad offrire il filo per uscirne.

La interdizione ufficiale del PCA da parte di Ben Bella — che ha aspetti spesso puramente formali perché i comunisti operano in Algeria con la loro stampa, e nei sindacati e nelle cooperative coi loro quadri — è collegata dal leader algerino alla volontà di creare un solo grande partito del quale i comunisti stessi facciano parte integrante. Questo partito sarà in grado di muoversi anche sul piano della elaborazione teorica e in misura direttamente proporzionale anche a come i comunisti opereranno dinamicamente al suo interno nel senso di un'accettazione del marxismo, unica ideologia sulla quale possa basarsi la costruzione di un'Algeria socialista. «Non voglio tornare al passato, affermava Ben Bella il 4 aprile 1963, perché dovremmo parlarne assai a lungo. Al contrario, noi riteniamo che tutte le forze sane devono contribuire all'opera comune dell'edificazione socialista del paese. Per questo affermo: la porta ai comunisti è aperta! Al momento della lotta di liberazione, parte di essi si sono integrati a noi, perché non dovrebbero farlo oggi nella fase dell'edificazione nazionale?».

LA REGOLA

La concezione e la struttura del «partito unico del FLN» sono, per Ben Bella, quelle di un partito di massa (più che di quadri), che si regga sulla regola di una profonda democrazia interna, e capace di sollecitare il «ruolo creativo» delle masse. «Il partito è lo strumento fondamentale per realizzare i nostri obiettivi — ha affermato Ben Bella. — Noi abbiamo riflettuto ai pericoli che un partito unico poteva avere perchè vogliamo evitare di cadere nell'errore dei partiti unici che servono da organismi coercitivi contro il popolo, e che scavalcano l'amministrazione. Il partito deve elaborare e controllare — ma lontano dal potere, lontano dall'applicazione in prima persona delle decisioni — la politica governativa. Occorre evitare che i suoi dirigenti lavorino "in laboratorio". Essi devono mescolarsi al popolo, andare laddove si compiono le profonde trasformazioni sociali. Bisogna che il militante esprima la sua opinione perchè vivendo a contatto della base, è lui che deve ispirare la direzione. Un flusso di idee che vada dalla base al vertice. Questa è la Democrazia. E' di questo partito che si tratta, e che noi stiamo formando». Il «progetto di statuto del partito», il «regolamento interno per la disciplina di partito», le direttive per la «formazione del militante», e tutti i documenti interni, attestano che il ruolo, la struttura e la funzione del partito sono concepiti secondo linee non dissimili da quelle cui si informano i partiti comunisti. Tuttavia i problemi aperti, su questo terreno, sono tanto ardui quanto numerosi, in una fase di costruzione del partito che è ancora agli inizi: l'Ufficio Politico nomina spesso dall'alto i suoi dirigenti, li invia nelle zone dove non c'è organizzazione, e i nuovi funzionari vengono nominati senza che intervenga ancora un'investitura da parte della base. Il rapporto tra partito e sindacati è ancora incerto e fragile, tanto più che l'UGTA — il cui segretario generale Ali Yà-Yà raggiunse Ait Ahmed in Cabilia all'atto della rivolta — è stata la roccaforte dell'opposizione a Ben Bella, così come durante la guerra di liberazione essa soltanto aveva teorizzato apertamente il rifiuto ad accetare nel proprio seno i comunisti. Una strutturazione democratica all'interno, che passi attraverso la rete delle associazioni di massa, si mette faticosamente in moto, e soltanto adesso. In Algeria, e questo è l'essenziale, noi abbiamo potuto constatare che il partito dispone di quadri preparati, il cui rapporto con i dirigenti non è nè burocratico nè servile, e capaci di un loro apporto originale all'elaborazione della linea generale. Al vuoto pauroso dei tecnici risponde dunque, invece, in questo campo, un fiorire di forze politiche e di organizzatori. E non è a caso, se si pone mente al fatto che la guerra di liberazione algerina, non è stata vinta militarmente dagli algerini (l'Algeria fu chiusa da Challe in una morsa di ferro fin dal 1959), ma è stata vinta politicamente da questo straordinario esercito di popolo e di combattenti politici, che ha saputo spezzare la furibonda resistenza del colonialismo, anche mobilitando al proprio fianco tutta l'opinione pubblica mondiale. Malgrado il «salasso» che le lotte interne hanno provocato nel FLN e che hanno fatto gridare a torto alla distruzione di tutto un patrimonio umano, la netta sensazione è che il FLN disponga fin da ora di tutta una rappresentanza politica qualificata che si è già ora quasi del tutto sostituita all'apparato dell'esercito, la cui «riconversione» ci è apparsa (soprattutto a me che ne avevo visto da vicino lo strapotere — IV willaya — con tutti i rischi di militarismo che esso comportava) come un fatto visibile.

Va forse ancora accennato — anche dall'esame del programma che la Commissione preparatoria del Congresso del FLN ha approntato — che presto verrà al pettine un grosso nodo di questioni. Per far corrispondere una dottrina d'avanguardia (il marxismo) alla via socialista scelta dal FLN, occorrerà affrontare, al tempo stesso, la complessa problematica del rapporto tra marxismo e religione, in un paese dove la potenza spirituale del musulmanesimo è profondamente radicata nelle masse, anche comuniste. L'accettazione filosofica del materialismo pone a Ben Bella, a parte le sue personali convinzioni, gravi preoccupazioni, e soprattutto quella che si apra una frattura con le popolazioni religiose musulmane che sono state la forza d'urto fondamentale nella guerra di liberazione. (Tanto che sul frontespizio del programma di Tripoli era scritto: «Il Corano è il libro della religione musulmana, il programma di Tripoli è il libro della rivoluzione algerina»). Anche se va considerato che l'Islam non è una potenza che ambisca al potere temporale, che esso non vanta nè una gerarchia religiosa, nè un'organizzazione del clero, che esso rifiuta il carattere sacro della proprietà privata, e che pertanto, come scrive Alger Republicaine nel suo studio sul socialismo, «Lo Islam continua a fondersi con le aspirazioni progressiste delle masse algerine, così che non una voce osa levarsi in suo nome contro il socialismo».

Concludendo questi articoli, vorremmo che il lettore, tra un così stretto intreccio di problemi, trattenesse una sola immagine autentica ed entusiasmante: quella di un popolo che, nella fitta giungla delle antiche strutture coloniali ora muovendosi a tentoni, ora spaccando e distruggendo, ora già costruendo, si apre la strada verso il socialismo.

Maria A. Macciocchi

Marcello Biciocchi e (in basso) Rosario Garofalo, le due vittime.

Due morti e 61 feriti all'alba di ieri alla Magliana

I vagoni dei due convogli distrutti dopo il tremendo urto.

L'interno del treno dove si trovavano 80 operai.

Senza freni a ottanta l'ora treno di operai contro il «metrò»

Il terribile schianto dopo un chilometro di corsa folle — Il convoglio era stracarico di lavoratori che si recavano in officina — «E' mancata la luce: poi un gran boato...» — La generosa opera di soccorso

I freni non hanno funzionato. La vecchia elettromotrice della Stefer che trasportava ottanta operai in officina non si è fermata alla Magliana. Per quasi un chilometro ha continuato la sua corsa folle e incontrollata. «Quando è sfrecciata a ottanta all'ora davanti alla stazione e il macchinista ha gridato *si salvi chi può* abbiamo capito che stavamo correndo verso la morte — ha raccontato più tardi Renato Bosi che se l'è cavata con ferite leggere — «ci siamo ammassati gli uni addosso agli altri sul fondo della vettura e ci siamo aggrappati con la forza della disperazione ai sedili. Uno si è buttato dal finestrino. Eravamo al buio, schiacciati, muti per il terrore...». E' durato solo pochi, interminabili, secondi: l'elettromotrice si è schiantata contro un treno della metropolitana fermo e vuoto. Erano le 7 e 10 minuti. Un boato terrificante, lo stridore delle lamiere che si contorcevano, il crepitio dei vetri che andavano in frantumi... Un attimo dopo, di colpo, è tornato il livido silenzio dell'alba invernale di periferia, appena interrotto da lamenti soffocati, da qualche grido di dolore... «Io mi sono sentito schiacciare dai miei compagni — ha continuato a raccontare Bosi — non ho visto, non ho sentito più nulla. Quando ho riaperto gli occhi ero in mezzo a un mucchio di feriti, a compagni di lavoro privi di senso, al sangue, ai sedili divelti... Ho scavalcato i corpi di quelli che mi stavano accanto e sono sceso insieme a pochi altri. Mi girava la testa, piangevo».

Più tardi è stato fatto il bilancio: due morti e sessantuno feriti, cinque ricoverati in gravissime condizioni. La sciagura è stata annunciata in città dalle sirene delle auto della polizia e della Croce rossa. Centinaia di persone si sono messe in movimento: i soccorritori, i lavoratori della Stefer che sono accorsi negli ospedali a donare il sangue, i familiari avvertiti e sconvolti da una telefonata, i dirigenti dell'azienda, gli uomini incaricati di accertare le responsabilità (sono state aperte quattro inchieste), i giornalisti, i fotografi.

I primi a prestare aiuto sono stati gli operai che avevano già raggiunto l'officina con i loro mezzi. Si sono precipitati verso i feriti, li hanno sollevati con attenzione (i corpi erano aggrovigliati in modo spaventoso) e adagiati sulle loro auto: poi a tutta velocità verso il S. Eugenio, il S. Camillo, il Centro traumatologico dell'INAIL alla Garbatella, il S. Giovanni. Gli ospedali sono stati messi sossopra dall'arrivo di decine di feriti: tutti i medici mobilitati, quelli che erano a casa per il turno di riposo sono stati invitati a presentarsi immediatamente; la ricerca di plasma sanguigno è stata affannosa fino a quando non sono cominciati ad arrivare i lavoratori della Stefer; la confusione e la drammaticità è stata massima quando i familiari dei feriti si sono ammassati agli ingressi sospettando che ai loro cari fosse toccato il peggio.

Intanto sul luogo della sciagura si precipitavano i vigili del fuoco con l'autogru e altri numerosi mezzi, i carabinieri, i poliziotti. Via Ostiense per alcune decine di minuti è stata percorsa in tutte e due le direzioni da auto lanciate a tutta velocità, con le sirene spiegate o con i clacson «impazziti».

I soccorsi sono stati vani per Marcello Biciocchi, morto schiacciato fra i sedili che si sono piegati gli uni sugli altri, e per il capotreno Fernando Garofalo che nel momento immediatamente precedente la disgrazia si era coraggiosamente precipitato nella cabina di guida per un tentativo disperato. Lasciano entrambi moglie e figli. Rosario Garofalo, aveva 44 anni, era stato assunto dalla STEFER nel 1953, sposato con Silvana Risa, padre di Anna Maria di nove anni e Massimo di tre; Marcello Biciocchi aveva trascorso 32 dei suoi 52 anni alle dipendenze dell'azienda municipalizzata, lascia tre figli: Maurizio di 25 anni, Franco di 23 e Patrizia di 15.

Gravissime sono apparse subito le condizioni di Alessandro Forcella, che è in stato di coma, e di Arturo Ciluzzi, di 28 anni, che è stato quattro ore in sala operatoria. A Michele Fraiegari è stata asportata la milza spappolata. Grave è anche l'operaio Guglielmo Rossi che si è lanciato dal finestrino rovinandosi le gambe. Preoccupanti permangono anche le condizioni di Giuseppe Capodiferro, un manovale di 37 anni, padre di tre figli; di Franco Marianetti, di 30 anni, sposato e con una figlia; di Alfredo Parrucci, di 40 anni, sposato e con un figlio. Ferite guaribili in 15 giorni ha riportato il macchinista Fernando Salomone che si era portato sul fondo della vettura.

Le cause della disgrazia non sono ancora chiare. Sono state aperte quattro inchieste: la prima è condotta dalla Procura della Repubblica, la seconda dalla polizia, la terza dall'Ispettorato del lavoro e la quarta dalla STEFER. La tesi più probabile finora è quella del mancato funzionamento dei freni a causa del congelamento dell'acqua provocato dal freddo delle prime ore del mattino. I primi commenti degli operai, espressi quando era ancora calda la commozione, sono stati allarmanti: uno di essi, per esempio, ha ricordato che la stessa elettromotrice qualche tempo fa s'incendiò: un altro ha affermato che i dirigenti dell'azienda erano stati avvertiti a più riprese che si trattava d'un «ferro vecchio». E' inutile aggiungere che i compagni di lavoro dei morti e dei feriti, che l'intera opinione pubblica attendono con ansia indagini sollecite e rigorose.

Il treno operaio era partito dalla stazione di Porta S. Paolo alle 6.50, puntualissimo come ogni mattina. Dopo tre o quattro minuti è andata via la luce e i passeggeri sono rimasti al buio, infreddoliti e pigiati come sardine. Qualcuno cercava di approfittare del breve viaggio per dormire ancora un po', gli altri parlavano tranquillamente o scherzavano. Nessuno immaginava neanche lontanamente quello che stava per succedergli: il viaggio verso l'officina alle porte della città era un fatto abituale, come prendere il caffè, come radersi. Alla Magliana l'elettromotrice si sarebbe dovuta fermare per far salire altri operai, quelli provenienti da Ostia, e invece non ha neanche rallentato. Tutti sono balzati in piedi. Hanno capito; poi il panico. Si sono ammassati sul fondo della vettura aggrappandosi a ogni sostegno; qualcuno nella calca è caduto ed è stato travolto. Il capotreno Garofalo, con un coraggio veramente eroico, non ha seguito l'istinto di conservazione e si è slanciato verso la cabina guida: non ha potuto però far funzionare i freni. Ha abbassato i pantografi per togliere la corrente, ha azionato il freno a mano. Tutto è stato inutile. Il treno è sfrecciato ancora per altri 800 metri e poi è piombato con una forza tremenda contro il convoglio fermo della metropolitana facendo deragliare il «carrello» della prima vettura e inchiodando questa sul luogo della disgrazia. Gli altri quattro vagoni si sono invece staccati e sono rotolati fino al guard-rail. Se la prima vettura non fosse deragliata forse lo scontro sarebbe stato meno violento.

Più tardi si è saputo che per un puro miracolo la disgrazia non ha assunto proporzioni catastrofiche: l'elettromotrice è stata sul punto di uscire fuori dei binari e di rovesciarsi quando un ferroviere, da terra, aveva manovrato gli scambi per indirizzarla su un binario sgombro.

I familiari dei morti e dei feriti saranno assistiti dall'azienda e dai lavoratori: un accordo in tal senso è stato raggiunto tra la direzione della Stefer e la commissione interna. Il sindacato unitario degli autoferrotranvieri ha diffuso un comunicato nel quale si chiede la presenza dei rappresentanti dei lavoratori nelle commissioni d'inchiesta e si annuncia che il sindacato promuoverà autonomamente altre indagini. Oggi una delegazione di parlamentari e consiglieri comunali comunisti — composta da Perna, Cianca, Nannuzzi, Della Seta, Lapiccirella, Tozzetti e D'Agostini — visiterà i feriti ricoverati negli ospedali.

PIER PAOLO PASOLINI è stato intervistato da Giovanni Bruno Solaro per l'EDITRICE SCRITTORI D'AVANGUARDIA, che sta allestendo il primo numero del suo CINEGIORNALE, destinato all'estero (nella foto: Solaro e Pasolini)

Quattro inchieste sul sinistro

La motrice «collaudata» solo da una settimana

Ottanta operai in una vettura con venti posti — Una dichiarazione del direttore della STEFER

Quattro commissioni d'inchiesta indagheranno sul disastro. Hanno il compito di accertare le responsabilità. Già ora, però, alcuni elementi lasciano sconcertati, quasi increduli, come di fronte alla prima, improvvisa visione dei due treni fracassati, l'uno contro l'altro, sul piazzale dell'officina della Magliana, accanto a decine di altri convogli immobili, pronti per la partenza. I freni non hanno risposto al comando del macchinista. Questo il primo dato sicuro, la causa ultima e determinante del disastro. Perché? Le ipotesi sono diverse. Starà agli incaricati dalla Magistratura, dall'Ispettorato della motorizzazione sezione ferrovie, dalla Stefer (che ha nominato una commissione composta da tecnici dell'azienda e un'altra da esperti esterni), stabilire come è avvenuto il fatale guasto e perché non è stato individuato e riparato per tempo. La commissione incaricata dalla Stefer è presieduta dal prof. Vincenzo Leuzzi, ordinario di tecnica ed economia dei trasporti presso l'Università di Roma, ed è composta dall'ing. Franco De Falco, assistente di trazione elettrica all'università, e dall'ing. Matteo Cirinei, direttore delle linee ferroviarie e tranvie di Milano.

L'elettromotrice non era delle più nuove: da dodici anni era in servizio. Veniva adoperata per le corse notturne e, al mattino, per il trasporto dalla stazione S. Paolo alla Magliana degli operai dell'officina dell'azienda. Anche ieri mattina è accaduto così. Venti posti a sedere, o poco più, erano previsti nella vettura: ottanta persone vi si erano ammassate. Soltanto sette giorni fa gli operai dell'officina non avevano trovato la solita «401» ad attenderli. Per la elettromotrice era giunto il giorno del collaudo da parte dei tecnici del ministero. Ma si sa come vanno queste cose. Molte volte sono più che altro un «proforma», purtroppo. Tutto, infatti, era stato trovato in regola, funzionante, perfetto. E dopo sette giorni, il disastro.

«Per ora tutte le ipotesi sono azzardate — ha detto il dirigente dei servizi della Stefer, prof. Catanoso —. Non è mai accaduto che, di colpo, tutti i freni di una elettromotrice non funzionassero. Tutte le nostre elettromotrici, come quelle delle ferrovie, sono dotate di tre dispositivi di frenatura... La "401" era stata sottoposta anche recentemente a lavori di manutenzione e revisione e, sette giorni fa, aveva superato le prescritte prove di collaudo...».

Il sistema di frenatura della elettromotrice è a circuito pneumatico ad aria compressa, generata da un compressore elettrico a bordo del treno. L'aria compressa aziona anche gli altri comandi del treno: i dispositivi per alzare il pantografo contro la linea elettrica, per la chiusura delle porte, per il «manipolatore» delle marce. Ieri mattina, il conducente Fernando Salomone, eseguendo tutte queste operazioni, avviando il treno, era convinto evidentemente che tutto funzionasse a dovere. Ma, alla prima frenata, in vista della stazione della Magliana, i freni non hanno risposto ai suoi comandi: non c'era più aria compressa nel circuito: il pantografo si è abbassato, tutta la vettura è rimasta al buio. Il capotreno Garofalo ha cercato di azionare il freno a mano di testa, il macchinista è corso verso quello di coda. Ma ormai era tardi. Pochi secondi, poi lo schianto.

Cinque feriti gravissimi

Ecco l'elenco dei feriti più gravi nell'incidente alla Magliana: Arturo Ciluzzi di 28 anni, Giuseppe Capodiferro di 37, Michele Fraiegari, Alessandro Forcella e Franco Marianetti, ricoverati con prognosi riservata. Alfredo Parrucci di 40 anni, novanta giorni; Augusto Savo di 65 anni, novanta giorni; Guglielmo Rossi di 41 anni, settanta giorni; Bruno Gina di 34 anni, sessanta giorni; Alberto Cossese di 52 anni, sessanta giorni; Antonio Palocchini, sessanta giorni; Raffaele Nardoni, sessanta giorni; Giuseppe Pompei di 36 anni, quaranta giorni.

Guaribili dai trenta ai dieci giorni sono stati giudicati: Fernando Salomone, Fausto De Santis, Angelo Trabucchi, Salvatore Medde, Giuseppe Di Bartolomeo, Armando Quattrini, Emilio Crucciani, Silvio Cisterna, Franco Zucchi, Mario D'Arcangeli, Alberto Tomasselli, Ivo Rossi, Natalino Aloisi, Armando Battisti, Varo Meacci, Remo Grande, Bernardino Sierna, Bernardino Tomassi, Paolo Mecozzi, Raffaele La Tela, Renato Bosi, Tobia Sanaro, Giuseppe Pisani, Antonio Truglia, Oreste Canali, Antonio Tarquini, Giuseppe Petracci, Fausto Nati, Giuseppe Mariani, Vincenzo Locetera, Alfredo Silvestrelli, Antonio Romano, Eros Mazzi, Mario De Angelis, Luciano Cipolletta, Michele Lovunto, Italo Concetti, Roberto Pamper, Francesco Romanelli, Vittorio Del Bianco, Armando Fortunati, Carlo Cioffi, Giulio Palombi, Giovanni Basili, Domenico Valente, Marcello Celli, Fernando Perini, Marcello Di Paola, Maurizio Colussi.

Auto travolta al passaggio a livello

CAGLIARI, 18.

Ad un passaggio a livello delle Ferrovie Complementari Sarde, a pochi chilometri dalla stazione di Gesico, un'automotrice, proveniente da Sorgono e diretta a Cagliari, ha travolto una «Giulietta» con quattro persone a bordo, trascinandola per circa 200 metri.

Il conducente dell'auto, Francesco Sedda, di 63 anni, è morto sul colpo.