Tempo di ferie: circolazione più pericolosa

Ecco i «punti neri» delle strade dove più numerosi sono gli incidenti

Siamo al secondo posto per indice di mortalità Anche l'organo della CISL denuncia la «rilassatezza» del governo nell'affrontare in modo organico i problemi del traffico - Dobbiamo attendere l'auto volante? - I risultati di uno studio sulla «pericolosità relativa della viabilità»

Un incidente ogni nove minuti e un morto ogni tre quarti d'ora (cinque anni fa ce ne volevano rispettivamente 22 e 75 di minuti) sono le tragiche cifre del quotidiano disastro sulle nostre strade.

La «civiltà del consumo» di importazione americana, che si sintetizza nel binomio «auto-autostrade» e che ha per corrispettivo politico il trinomio Fiat Italcementi-Pirelli, vuole le sue vittime. E i reggitori della cosa pubblica stanno a guardare. Per loro basta continuare sulla strada fin qui battuta perchè spontaneamente il «sistema», con accorgimenti e ritocchi, provvederà a trovare le soluzioni più soddisfacenti. Pensano, costoro, di aver risolto quasi tutto promuovendo a statali le derelitte strade provinciali e comunali, senza peraltro dotare l'ANAS e gli enti locali dei fondi necessari alla stessa manutenzione. Oppure promuovono convegni e indagini, studi ed inchieste senza mai impegnarsi, invece, ad elaborare un piano organico per la viabilità, in uno con una diversa politica dei trasporti: la parte del piano Pieraccini dedicata a questo argomento è invece, di «tale rilassatezza» ha scritto «Conquiste del lavoro», organo della CISL, da preoccupare i sindacati e i lavoratori.

Il nostro è, fra i paesi più progrediti, il più arretrato: siamo al secondo posto per indici di mortalità, nonostante che il tasso di motorizzazione sia fra i più bassi. La Norvegia, ad esempio, ha il 16% in più di automezzi in circolazione e una mortalità, rispetto alla nostra, inferiore del 50%; la Gran Bretagna ha il 25% in più di motorizzazione e il 37% in meno di mortalità; la Svezia supera di un quarto il nostro tasso di motorizzazione, mentre registra una mortalità inferiore del 12%, e così via.

E questo angoscioso incremento della mortalità e degli incidenti stradali tende ad accentuarsi anzichè ridursi. A Roma, in solo nove giorni (da lunedì 14 a martedì 22 giugno) sono rimaste uccise sulle strade 11 persone, fra cui due bambini. E l'elenco è lacunoso: mancano i feriti, molti in fin di vita, degli incidenti dei giorni successivi, mancano le vittime di altri scontri (non mortali), di sbandamenti, investimenti sulle strisce...

Questi i dati della situazione. Cosa dovrebbe avvenire, secondo gli intendimenti dei nostri governanti nei prossimi anni? Le reti stradale e autostradale aumenterebbero rispettivamente — entro il 1972 — del 6 e del 40%; i veicoli in circolazione crescerebbero di undici milioni di unità; la circolazione registrerebbe un altro incremento del 50% rispetto ad oggi. Il divario, cioè, tra circolazione e rete stradale crescerà ai danni di quest'ultima.

Per offrire un maggior margine di sicurezza a tutti (si muore, e sempre più spesso, anche in città: nel 1962 i pedoni morti sono stati 2.506, pari al 25,47% del totale delle vittime delle scialure stradali) c'è chi invoca il rafforzamento della «Stradale», come rimedio se non unico, efficace: chi vuole evadere dalla realtà (e dalle ben individuate responsabilità) suggerisce di adottare l'auto volante, e posta in questi giorni alla Mostra internazionale del traffico ad Amburgo, una auto dotata di cervello elettronico, di telefono, di TV a colori, al modico prezzo di 32 milioni. Dal canto suo il collettivo del corso di specializzazione in ingegneria del traffico della Università di Roma in un recente studio sull'argomento ha sottolineato la esigenza di interventi prioritari nei «punti neri» del traffico, stabilendo una graduatoria del «grado di pericolosità relativa della viabilità», sulla base del numero degli incidenti e della densità del traffico.

Condividiamo la forte critica a quanti sia nella progettazione di nuove strade, sia nei programmi di miglioramento della viabilità esistente, raramente valutano tale miglioramento alla luce della sicurezza ottenibile dal progettato piano di intervento. E tuttavia non possiamo non rilevare che si tratta di uno studio, ancora una volta, molto settoriale che trascura gli elementi generali della politica dei trasporti.

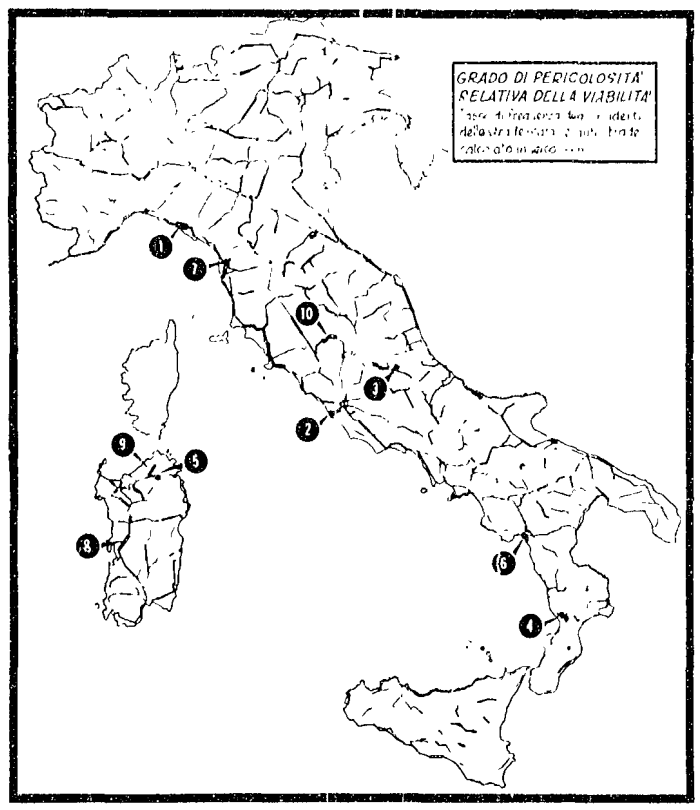
Quella del traffico stradale è diventata, nessuno lo nega, una questione complessa, diffusa, per certi aspetti addirittura sconvolgente. Al di là delle implicazioni di carattere soggettivo (uomo che guida, pedoni, veicoli e loro stato) si tratta di un problema che può trovare adeguata e permanente soluzione solo in una visione moderna della politica dei trasporti, al di là di ogni intervento settoriale. Se si dovesse intervenire prioritariamente — come suggerisce lo studio in questione — laddove più alto è il volume di traffico l'intervento verrebbe subito assorbito dallo ulteriore, prevedibile incremento e si sarebbe, quindi, punto e daccapo.

Una soluzione radicale deve affondare le radici in una pianificazione urbanistica ai vari livelli che tenga conto cioè degli insediamenti urbani e produttivi, che adegui le sue strutture, che risolva gli squilibri esistenti (fra autostrade e strade minori, che si colleghi a piani regionali e comprensoriali, in una visione «globale» dei problemi del traffico. Ma soprattutto eliminando le cause «dell'attuale caotico assetto dei trasporti urbani ed extraurbani — come è stato ancora recentemente denunziato a Stresa — dovuto alla preminenza assunta dalle scelte private rispetto a quelle pubbliche».

Quello attuale è un sistema in cui «gli interessi di parte tendono a prevalere su quelli della collettività» ha denunziato il segretario generale della CISL-trasporti Baldo Costantini. Insomma è un problema politico prima che tecnico, un problema che tocca e accusa lo «scarso dinamismo governativo nel contrastare interessi così rilevanti (Fiat-Pirelli-Italcementi - n.d.r.) e tanto efficacemente difesi» ha affermato ancora il citato esponente cislino.

Dello studio del collettivo universitario utilizziamo, tuttavia, i dati (graficamente esposti a fianco) che sebbene riferiti al 1960 (e sono i dati completi più aggiornati) non hanno perso, se non per difetto, la loro drammatica, dolorosa attualità.

Silvestro Amore



Nella carta i 10 «Punti neri» della rete stradale dove più alto è stato il numero degli incidenti:

1) Strada n. 1 - Via Aurelia - Tronco del Bracco - Km. 23,400 (Liguria)
2) Strada 8 bis - Via Ostiense - Tratto Ostia antica - Km. 6,280 (Lazio)
3) Strada 17 bis - Funivia Gran Sasso - Casa cantoniera Camarda - Km. 21,400 (Abruzzo)
4) Strada 18 dir - Tirrena Inf. - Bivio Mastrella - Km. 23,320 (Calabria)
5) Strada 127 - Settentrionale sarda - Tronco Larai - Km. 15,951 (Sardegna)
6) Strada 18 - Tirrena Inferiore - Tronco Sapri - Km. 17,900 (Campania)
7) Strada 12 - Abetone e Brennero - Tronco Montuolo - Km. 29,820 (Toscana)
8) Strada 131 - Di Carlo Felice - Tronco Bauladu - Km. 29,253 (Sardegna)
9) Strada 133 - Di Palau - Tronco cantoniera Sfossato - Km. 23,549 (Sardegna)
10) Strada 79 bis - Orvietana - Tronco cantoniera Prodo - Km. 42,178 (Lazio)

Per la 561esima edizione

«L'aquila» ha vinto il Palio di Siena

Ettore e «Aceto» — cavallo e fantino — hanno strappato l'ambito primato - Le automobili bandite dal centro

Dal nostro corrispondente

SIENA, 2.

La contrada dell'«Aquila» è in festa, ha vinto lei il Palio, quest'anno. Lo ha vinto con il cavallo Ettore e con il fantino «Aceto». E' questo il soprannome di Andrea Degortes, l'uomo che ha strappato alle altre contrade il primato, davanti a 50 mila spettatori.

In occasione della 561ª edizione del Palio, Siena ha vissuto oggi la sua giornata più intensa e febbrile dell'intero anno. La storica manifestazione richiama nella città migliaia di visitatori italiani e stranieri che s'immergono nel clima di tensione e di passione violente vissute nel profondo dell'animo da ogni senese. La città, i suoi palazzi imbandierati, le sue strade ricche di monumenti artistici risuonanti per l'urlo dei tamburi e lo scalpitio dei cavalli, è a completa disposizione dei turisti liberi di aggirarsi e di passeggiare per *le vie centrali cittadine chiuse* completamente al traffico veicolare.

L'esperimento infatti della chiusura del traffico al centro storico si attua nei giorni del Palio ogni anno con la generale approvazione, costituendo la più valida prova della bontà della decisione della giunta comunale che tra pochi giorni si avvia a far diventare Siena la prima città d'Italia in cui il centro storico sarà riservato a soli pedoni. E sull'esempio di oggi, a ben riflettere, dovrebbero cadere tutte le perplessità ancora esistenti tra alcuni strati cittadini. Si dice infatti che limitando l'accesso ai veicoli e agli autobus si allontana e si scoraggia il turismo di Siena, si dice che non sono sufficienti i posteggi nelle zone limitrofe ai percorsi vietati. Ma l'esempio di oggi taglia corto a tutte le obiezioni: nonostante le limitazioni al traffico che interessano una zona ancora più vasta di quella che verrà chiusa stabilmente, i turisti e i visitatori si sono riversati a Siena in misura per dieci e più volte superiore al normale afflusso e i posteggi riescono a recepire tutti i veicoli. Anzi si può con sicurezza affermare che solo in queste occasioni il visitatore ritrova Siena nella sua vera dimensione artistica e folcloristica.

Enrico Zanchi

In Francia

Tre arresti per lo scandalo degli esami

PARIGI, 2.

Dopo tre settimane di inchiesta, la polizia francese ha arrestato tre responsabili dello scandalo del «baccalaureat», ossia degli esami di maturità. I temi proposti ai candidati erano stati consegnati, alcuni giorni prima delle prove, al mensile «Esprit Public» di estrema destra, e pubblicati dal settimanale «Minute».

Gli arrestati sono Armand Vitello, capo servizio della sezione degli esami presso l'Accademia di Orleans, Sauveur Vitello, un grossista in agrumi di Marsiglia, ed il figlio diciottenne di quest'ultimo, Christian Vitello.

Sia Armand che Sauveur Vitello — che, nonostante lo stesso nome non sono parenti — sono profughi dall'Algeria. I due uomini erano amici e, siccome il figlio del grossista era un alunno mediocre (la media dei suoi voti, durante l'anno scolastico era stata di 3 e mezzo su 20), il funzionario dell'accademia aveva ceduto alle preghiere dell'amico ed aveva comunicato i temi affinchè il ragazzo potesse essere promosso.

Armand Vitello tuttavia, pur riconoscendo di aver comunicato i temi al figlio dell'amico, nega di averli consegnati alla redazione dell'«Esprit Public». Gli investigatori sono quindi convinti che vi siano altre persone implicate nello scandalo.

Le indagini perciò continuano e nei giorni prossimi potrebbero *essere arrestate altre persone.*

«Cosmos 70» lanciato dall'URSS

MOSCA, 2.

L'agenzia «Tass» riferisce che è stato lanciato oggi il «Cosmos 70», uno dei satelliti di questa serie, cioè nominata appunto «Cosmos». Il veicolo spaziale trasporta parecchi scientifici destinati a raccogliere dati sullo spazio esterno, utili per il progetto di lancio di una astronave pilotata. Il satellite percorre una orbita ellittica con un apogeo di 1.154 chilometri. «Le apparecchiature a bordo — è stato riferito — funzionano regolarmente e trasmettono i dati a terra».

Ecuador

Assaltata una filanda sequestrato il direttore

La popolazione con gli operai ha così reagito all'improvvisa chiusura della fabbrica

QUITO, 2

Esasperati per la chiusura di una filanda che dava lavoro a tutto il paese, gli abitanti di Atuntaqui, un villaggio della provincia di Imbabura, hanno preso d'assalto la fabbrica, l'hanno occupata ed hanno sequestrato il direttore. La drammatica manifestazione che si è conclusa con l'arresto di molti lavoratori, ha richiamato l'attenzione del governo centrale dell'Equador che ha promesso il suo interessamento per la riapertura della filanda.

Lo stabilimento era stato chiuso quasi senza preavviso. Settecento operai e le loro famiglie, quasi tutto il paese, si erano trovati da un giorno all'altro sul lastrico, non disponendo nemmeno di un fondo di assistenza che potesse sopperire alle necessità più immediate.

Un clima di esasperata tensione è piombato su Atuntaqui, la gente si riuniva nelle case o nell'unico caffè del paese per discutere. Anche i commercianti, i contadini della zona avevan veduto nel giro di pochi giorni congelarsi ogni traffico.

Ieri notte ad Atuntaqui nessuno ha dormito e all'alba una colonna formata da centinaia e centinaia di dimostranti, uomini, donne e ragazzi si è diretta verso lo stabilimento: il cancello sprangato è stato abbattuto e la fiumana di gente si è riversata nei reparti e negli uffici. Gli impiegati si son dati alla fuga, il direttore della fabbrica è stato scovato in uno stanzino, *accuffato e trascinato per tutto* il paese.

La manifestazione minacciava di trasformarsi in un linciaggio quando i gendarmi sono intervenuti: il direttore della filanda è stato restituito alle autorità, ma diversi operai sono stati arrestati.

Per una frana

Bloccato il traffico fra Italia e Francia

TORINO 2

Il traffico ferroviario diretto tra l'Italia e la Francia e la strada statale Moncenisio-Chambery sono interrotti, da ieri sera, in seguito ad una frana caduta nei pressi di Pontamafrey, a quattro chilometri da Saint Jean De Maurienne.

Il traffico ferroviario internazionale da e per la Francia è deviato per Domodossola e Vallombe: il «*Trans Europa Express*» Milano-Torino-Lione raggiunge la Francia da Milano attraverso la Svizzera. Il traffico automobilistico per Grenoble avviene per il colle del Mongenevro e per il Piccolo San Bernardo.

I tecnici francesi sono all'opera per sgombrare le due arterie, bloccate da terriccio ma si nora non sono in grado di pronunciarsi circa la loro riapertura al traffico. La montagna è infatti in continuo movimento con pericoli di altri smottamenti. Stamane i lavori sono stati sospesi a causa di altre piccole frane.

L'affare del «piccolo Giuffrè»

Con firme di prelati fioccano milioni

Dal nostro inviato

TORLI', 1

Più che banchiere di Dio questo Alfonso Roncassaglia bisognerebbe chiamarlo banchiere di Sant'Antonio se non altro per rispetto delle gerarchie. Il vero Giuffrè, il commendatore, trattava miliardi e teneva vescovi in mano, perciò non finì in galera. Questo Alfonso Roncassaglia ha «lavorato» è vero, decine e centinaia di milioni (fino, pare, ad arrivare al miliardo e mezzo), ma *controllava* tutt'al più qualche prete di campagna, caduto come un pesce nella sua rete, e le lettere credenziali arcivescovili che presentava non pare che fossero autentiche. Perciò il poveretto, a differenza del grande Giuffrè, è anche finito in galera.

In fondo, la sua organizzazione copiava nè più nè meno una di quelle fantastiche *catene di San Antonio.*

Cosa faceva il Roncassaglia? Chiedeva danaro in prestito promettendo il favoloso interesse del cento per cento in novanta giorni. Nel finanziare opere, *contava* certamente di estendere la sua ragnatela a un punto tale da poter far fronte sempre alle sue promesse. Appunto come avviene con la catena di Santo Antonio. Ogni ingranaggio avrebbe dovuto funzionare, se no addio davvero, infatti, al bel sogno bancario dell'ex fruttivendolo di Imola, vittima anche lui, in fondo, quasi come i suoi raggirati.

Che faceva il Roncassaglia per procacciarsi clienti? I metodi erano due. O puntava sulle sacrestie, confidando nel clima dei tempi, o lavorava alla scoperta, partendo da uno qualsiasi dei locali pubblici frequentati da mediatori di campagna che sorgono lungo la via Emilia, dall'Adriatico a Bologna, e persino con puntate extraregionali in provincia di Firenze e in Lombardia.

Egli possedeva lunghi elenchi delle vittime del Giuffrè vero, fossero sacerdoti o laici. I «giuffregati», come egli li definiva. Andava da un parroco e diceva: «Reverendo, io sono qui per riparare al mal fatto. Ho il compito di risarcire le vittime del defunto Giuffrè». E per acquistare immediatamente la fiducia gli priva la borsa che si portava appresso e poneva sul tavolo fasci di biglietti da diecimila.

«E' la misericordia di Dio», mormorava il prete, vedendo quella grazia. «In un paio di anni — aggiungeva di rincalzo il Roncassaglia — restituirò tutto quello che la buona anima del Maestro non ha fatto in tempo a restituire».

Bisogna, infatti, precisare che molti «giuffregati» credono ancora che il banchiere di Dio sia stato soprattutto vittima di fattori esterni venuti a interromperlo sul più bello e a far naufragare la sua barca; senza ciò Giuffrè avrebbe onorato ogni suo impegno. Roncassaglia ha sfruttato questa credenza.

«Sistemerò tutto, secondo la volontà della buon'anima. Se poi — aggiungeva furbescamente — vuole *rientrare* più alla svelta, mi dia un assegno di cinquecentomila lire o di un milione; quello che crede, per carità. Io in tre mesi glielo restituirò raddoppiato». E, all'inizio, raddoppiava veramente ancor prima che trascorressero i tre mesi, anche solo dopo una settimana.

Coi più diffidenti era capace di raddoppiare per cinque o sei volte somme relativamente modeste, finchè non crollavano anch'essi consegnandogli finalmente il grosso del malloppo. Allora il gioco era fatto. Non sempre, comunque, andava attraverso il prete al la ricerca dei «giuffregati». Spesso lavorava a ruota libera, in estemporanea. Erano i momenti più pittoreschi. Da solo, o in compagnia di qualcuno della sua allegra brigata, Alfonso Roncassaglia entrava nel bar preso di mira e cominciava il numero. Apriva il juke-box, ballava, saltava, faceva piroette, puliva i vetri con mazzi di biglietti da diecimila, che poi gettava al vento, pagava da bere al prossimo.

Tutto questo gli toccava fare a lui quarantaduenne, padre di due figli, per conquistarsi l'attenzione, la simpatia e, infine, la fiducia. «Che mi dite? — gridava. — Temete per la congiuntura? Ma la congiuntura c'è solo per i minchioni. Per i furbi, date retta a me, c'è ancora modo di fare quattrini». E aveva perfettamente ragione.

Prima di arrivare al nocciolo della questione mostrava credenziali cardinalizie (quasi certamente false), assegni da centocinquanta milioni intestati alla Curia bolognese, lettere di priori di conventi che lo ringraziavano e lo ricordavano come fosse la divina provvidenza.

Il segreto del suo successo, in fondo, era molto semplice. A differenza dell'autentico Giuffrè, che lavorava in alto loco e trattava esclusivamente somme molto grosse o addirittura colossali e prometteva la miracolosa moltiplicazione dei quattrini di Il a uno o due anni (e alla fine incastrò tutti) questo «piccolo Giuffrè» faceva toccare con mano il miracolo. Era capace, dopo sette giorni soltanto, di restituire due milioni a chi glielo aveva dato uno in prestito; era capace addirittura di regalare duecento trecentomila lire a un bisognoso (trasformandolo immediatamente in suo propagandista, sia pure involontario).

La voce passava: «Ha donato mezzo milione al tale». Oppure: «Ha aperto il cofano della sua Giulietta era pieno zeppo di biglietoni». La fortuna, dicono ora i «giuffregati» di prima e di dopo era di non conoscerlo: altrimenti ci cascavamo.

Roncassaglia, insomma, faceva i fatti. Diceva che il suo giro di interessi era enorme, che aveva società e proprietà in mezza Emilia e a Milano, che acquistava terreni destinati a diventare oro (alla maniera dei grandi speculatori fondiari) e non nascondeva di fare anche un po' di contrabbando. Perciò aveva bisogna di prestiti che poteva «raddoppiare» al massimo in novanta giorni.

«Sapete che a Milano c'è la metro? Sapete che deve essere allungata? Ebbene, io ne conosco il tracciato. Acquisto i terreni a cinquemila lire al metro quadrato e qualche tempo dopo posso aumentare a centomila, anche a duecentomila!».

Oppure ingranava la marcia del contrabbando: «Affari colossali», diceva. E per convincere che lui era effettivamente un grosso contrabbandiere era capace di vendere un televisore nuovo per cinquantamila lire. «Su, su, ragazzi. Ho bisogno di soldi per un affare urgente. Mi occorrono cinquecento milioni sull'unghia. Aiutatemi, e io vi farò diventare ricchi».

A seconda dell'individuo che aveva davanti usava una tattica appropriata. «Sono come un innamorato — gridò una volta a chi lo conosceva bene —. Quando uno mi dice di no sono capace di insistere per delle settimane fino a farlo crollare. Dove mi attacco muoio».

Poi naturalmente, fatto il colpo grosso, (cioè ottenuto il prestito in milioni) scompariva. Qualche volta, per tenere a bada i più minacciosi, telefonava da Napoli o dalla Svizzera. «Ma su — diceva per tranquillizzarli — non fate i bambini. Dovreste dubitare se io fossi sempre regolare. Posso raddoppiare prima del previsto; ma posso anche tardare un po'; sapeste che ingranaggio è il mio!...».

E, come tutti gli ingranaggi, anche la sua catena di Sant'Antonio era soggetta a incepparsi. Allora cercava di mettere i creditori gli uni contro gli altri: «E' colpa di quello, che ha voluto che gli restituissi tutto e mi ha impedito di lavorare. Non temete però, il giro funziona».

Destino cinico e baro. Il suo maestro, il grande Giuffrè, riuscì a truffare molto, ma molto di più di un miliardo e mezzo ma non venne neppure arrestato. Lui, invece...

Già, ma la differenza era sostanziale: le credenziali vescovili del Giuffrè erano autentiche: le sue no, almeno stando ai risultati. Ma non è tutto qui: chè, altrimenti, avrebbe rischiato di *lavorare* tranquillamente ancora chissà fino a quando, magari superando il maestro.

Piero Campisi

Mannini

Pelliconi

IERI OGGI DOMANI

Torre di Pisa

BURLINGTON (Ohio) — *Andrea Vighanco, un italiano emigrato oltre 50 anni fa negli USA, autore di un progetto di «congelamento» con il quale assicura di poter fermare l'aumento continuo di inclinazione della Torre di Pisa, verrà in Italia nelle prossime settimane per essere ricevuto dalle autorità pisane. Il Vighanco, che ha 75 anni, è proprietario di una catena di impianti di refrigerazione. Assicura che gelando il terreno sottostante alla torre pendente, ogni problema del monumento sarà risolto.*

Si dà fuoco per il caro-prezzi

BOMBEY. — *Un venditore ambulante Sunderji Ramji, di 50 anni, si è cosparso di benzina e dato fuoco per protesta contro l'ingordigia dei commercianti di generi alimentari in India. Ramji aveva da tempo manifestato i suoi propositi suicidi e si è dato fuoco davanti a una grande folla a Chorwad, nello Stato di Gujerat. E' morto poco dopo il ricovero in ospedale.*

Lo Scià querela un giornale

COLONIA. — *Lo Scià di Persia ha querelato un giornale tedesco, lo Stadtanzeiger di Colonia che qualche tempo fa ha pubblicato una fotografia che lo ritrae vicino al re dell'Arabia Saudita, Ibn Saud, il quale ha un mazzo di banconote in mano. La foto aveva come didascalia questa frase, evidentemente attribuita allo Scià: «O.k., allora datemene 30 mila e potrete avere Farah Diba». Nonostante le scuse del giornale, lo Scià non ha voluto ritirare la denuncia.*

Una scrivania da 80 milioni

LONDRA. — *Una scrivania «chippendale» del XVIII secolo è stata venduta all'asta per 43.050 sterline, cioè circa 80 milioni di lire. Il mobile apparteneva al conte di Harewood, un cugino della regina Elisabetta, il quale ha messo all'asta l'arredamento di una casa di campagna nell'Inghilterra settentrionale.*

Bottino per 170 milioni di lire

Rapinano a New York gioielliere e cliente

NEW YORK — I poliziotti mentre liberano i due gioiellieri immobilizzati dai rapinatori. (Telefoto AP-«l'Unità»)

NEW YORK, 2

Due banditi hanno perpetrato in pieno giorno un'audace rapina in una gioielleria di Madison Avenue, centralissima arteria newyorkese. Vittime della rapina che si è protratta per diverse ore senza che nessuno si accorgesse di nulla, sono stati i due proprietari della «Kobrin Brothers», Abe Kobrin e suo cognato Sam Bush, oltre a diversi clienti.

Il bottino è di oltre 170 milioni di lire italiane.

Entrati nel negozio mentre la Madison Avenue era congestionata dal traffico i due rapinatori, armi alla mano, hanno immobilizzato i due soci, legandoli come salami, imbavagliandoli uno accanto all'altro nel retrobottega. Quindi uno dei due, vestito molto elegantemente si è messo dietro il banco, mentre l'altro, con la delicatezza tipica di un commesso di gioielleria e con tutta calma radunava smeraldi, rubini, oro e preziosi come se stesse operando un normalissimo «cambio di mostra».

Il primo cliente che si è affacciato sulla soglia del negozio, non ha avuto infatti alcun sospetto. Si è presentato al banco e si è visto puntare addosso una pistola. Ha fatto la stessa fine dei proprietari del negozio: ha dovuto consegnare il portafogli e ogni altro suo avere. Oramai l'elegante bottega era diventata una trappola per chiunque vi entrasse: clienti tutti facoltosissimi che han fruttato ai rapinatori degli «extra» notevoli.

Al termine dello sgombero — vuotate cassaforte, vetrine, cassetti mentre il traffico continuava — i due banditi si sono allontanati indisturbati.

S'è fatto un rapido conto: i due banditi non avevano lasciato altro alle loro vittime che i documenti e il necessaire da trucco ad una elegante signora, la quale, per sua fortuna, era riuscita ad infilarvi un centinaio di dollari, **sfuggiti** così alla razzia.