

Tragico bilancio sulle strade nella giornata conclusiva del «lungo ponte»

Illustrati a Salsomaggiore studi, ricerche, esperienze, indagini

AUTOBUS E LINEA IN UN BURRONE NEL NUORESE: 6 MORTI E 15 FERITI

Altre decine di vittime di incidenti stradali - Autostrade intasate e lunghe code per il «grande rientro»

File interminabili di autovetture hanno percorso ieri le strade della penisola, per il rientro dopo il «lungo ponte». Ancora una volta l'aumento tragico stradale ha coinciso con una immensa sfilata di sciagure, molte delle quali mortali. A Roma sono rientrati in trecentomila. La punta massima si sono avute verso le 21 e le 22. In Liguria particolarmente intasate è rimasta la Genova-Milano, tanto che si è dovuto chiudere per periodi di 15-30 minuti i caselli di ingresso all'autostrada. A Napoli oltre diecimila persone sono state trasportate dai vaporetta in partenza per le isole di Capri, Ischia e Procida. Nel Friuli-Venezia Giulia sono state eccezionalmente affollate le località balneari: oltre sessantamila persone a Lignano Sabbiadoro. Sulle strade della regione hanno circolato 300 mila veicoli. Traffico molto intenso anche nelle altre regioni e particolarmente in Lombardia, in Emilia-Romagna, in Piemonte e in Sicilia.

CAGLIARI, 4 giugno
Sel morti e quindici feriti: questo il bilancio di uno spaventoso incidente stradale avvenuto nel pomeriggio di oggi ad appena un chilometro da Taiana, un piccolo comune della provincia di Nuoro, situato in cima ad una collina, a 700 metri di altitudine.

Il pullman era partito da Lanusei alle ore 14.40 ed avrebbe dovuto arrivare a Taiana alle 16.30. Il viaggio era proceduto tranquillo per quasi l'intero percorso. Verso la fine della corsa, ad appena un chilometro dalla stazione di arrivo, l'autista, forse nell'abbordare una curva, e finito fuori strada. L'autobus ha fatto un salto di oltre 100 metri finendo nei sottostanti burroni. Cinque dei passeggeri sono morti sul colpo. Gli altri sono stati tratti dai rottami crollati del pullman dopo un certo periodo di tempo, non appena i carabinieri, prontamente avvertiti, sono riusciti a portarli nella zona della sciagura.

Un passeggero respirava ancora, ma presentava ferite mortali. È stato il primo ad essere caricato su una macchina, che si è poi lanciata a tutta velocità verso l'ospedale di Lanusei. Ma non c'è stato nulla da fare. L'incidente è morto durante il tragitto.

Altri quindici passeggeri, feriti più o meno gravemente, sono stati ricoverati all'ospedale di Lanusei. Dieci di essi, fino a questo momento è stato dichiarato fuori pericolo. Purtroppo, si teme che il numero delle vittime aumenterà. I tre feriti più gravi sono stati trasportati a Cagliari da due elicotteri.

Nessuno è ancora in grado di ricostruire le cause tecniche dell'incidente, né — mentre telefoniamo — di fornire i nomi delle vittime. Tuttavia appare certo che non vi sono responsabilità individuali. L'autista e il fattorino non possono parlare: uno dei due è deceduto, l'altro è in pericolo di vita.

Le notizie relative alle varie fasi dello spaventoso incidente risultano frammentarie.

SULMONA (L'Aquila), 4 giugno
Tre persone sono morte stamane sulla strada 17 vicino Sulmona. Le vittime — Vittorio Casimiro, 60 anni, residente a Napoli, 50 anni, e una donna di 40 anni non ancora identificata con esattezza e che l'uomo aveva sposato appena una settimana fa — e la cognata Vienna Casimiro, di 37 anni — viaggiavano a bordo di una «500», targata Napoli.

Giunta al chilometro 105,390, nel territorio di Pettorano, la vettura è sbandata e si è frantumata contro il parapetto di un ponticello. I due viaggiatori sono morti sul colpo.

BOLOGNA, 4 giugno
Un bimbo di sette anni, Vincenzo Ambrogi, residente a Monte San Pietro, 150 metri ca, in via Lavino 94, oggi alle 15, è stato travolto e ucciso da un'auto mentre attraversava la strada. Il piccino, che era solo, ha attraversato la strada all'improvviso da destra verso sinistra, rispetto alla direzione di marcia di una Giulia che proveniva da Monte Pastore ed era condotta dal geometra Benito Bianchi, di 40 anni, residente a Bologna in via Zaccanti, 3.

VITTORIO VENETO (Treviso), 4 giugno
Richard Scherry, di 23 anni, di Farra di Soligo, e Giampiero Barel, di 18 anni, di Vittorio Veneto, entrambi impiegati, viaggiavano a bordo di una Suzuki «50». Alla guida si trovava lo Scherry che, nell'abbordare una curva, ha perso il controllo della moto; la Suzuki è finita contro un muro e i due giovani sono stati proiettati in un fossato. Il guidatore è morto sul colpo.

GENOVA, 4 giugno
Un morto e tre feriti gravi: questo il tragico bilancio di un incidente stradale accaduto questa notte nei pressi di Voltri, all'estrema periferia di Genova. Una «128» gialla, sulla quale viaggiavano quattro giovani, ha sbandato e poi si è schiantata contro uno sperone di roccia. Il guidatore, Agostino Bruzzone, non ancora 18enne, abitante in via Fabrice, 83, è deceduto per lesioni interne e fratture multiple.

I suoi tre amici — Giacomo Acunardi, di 18 anni, Paolo Picchia, di 17, e Roberto Canarò, di 23 — sono stati ricoverati all'ospedale di San Carlo di Voltri, con prognosi, rispettivamente, di 60, 30 e 60 giorni.

MERANO (Bozzone), 4 giugno
Un giovane è morto ed un altro è rimasto ferito in un incidente stradale avvenuto la scorsa notte nei pressi di San Valentino alla Muta, in provincia di Merano. Il sedicenne Peter Kuenner, di Prato Silevio (Merano), era alla guida di una vettura sulla quale viaggiavano, Johann Patzer, di 18 anni, di Prato Silevio e Konrad Oberberger,

anch'egli di 18 anni, di Bolzano. L'auto, per l'imperizia del guidatore, che naturalmente non aveva la patente, è uscita fuori strada ed è precipitata lungo una scarpata: il Kuentner, proiettato fuori della struttura, è avverso il parabrezza, e morto sul colpo.

ANCONA, 4 giugno
Un morto e tre feriti sono il bilancio di un incidente stradale accaduto a Giattucio di Genga, nei pressi di Fabriano. Una «Fiat 500» targata Roma, guidata da Nella Bassio, di 42 anni, di Roma, a bordo della quale viaggiavano anche il marito Ennio e il figlio Roberto, di 18 anni, si è scontrata in curva con una «Renault» che, a sua volta, era guidata dal romano Constantino Butarini, di 34 anni, residente a Roma.

TARANTO, 4 giugno
Un manovale che si stava recando a pesca in bicicletta, è stato travolto da un'auto che ha poi proseguito la corsa. L'incidente è avvenuto sul viale 50 anni, di Castellana (Taranto), è morto sul colpo.

L'incidente è accaduto sulla Taranto-San Giorgio.

PESARO, 4 giugno
Due persone sono morte in uno scontro tra una «Vespa» e un'automobile. L'incidente è accaduto la scorsa notte a

Talacchio di Colbordolo, nel Pesarese. Le vittime sono lo agricoltore Quinto Grati, di 49 anni, di Sant'Angelo in Liza, e lo studente Orlino Magg, di 16 anni, di Colbordolo.

PERUGIA, 4 giugno
Un morto e tre feriti sono il bilancio di una gita di un «complesso» musicale composto da quattro studenti di Acquafredda (Viterbo). Il quartetto era in treno verso Perugia a bordo di una Mini Minor. Giunsa a Tavernole, lungo la statale 220, l'auto, uscita di strada, è andata a sbattere contro un palo della segnaletica stradale. Alla guida era lo studente Angelo Fiori, di 19 anni, abitante ad Acquafredda. Con lui viaggiavano Flavio Poggi, di 20 anni, Giorgio Ceccarelli, di 19 anni, e Carlo Fiori, di 17.

MILANO, 4 giugno
Un giovane di 15 anni, Giovanni Battista Salvetti, residente a Cinisello Balsamo in via Sertori 4 e morto questa sera in seguito ad un incidente stradale avvenuto sul viale P. Testi a Cinisello.

Il giovane, in bicicletta, stava attraversando il viale quando è stato travolto dall'auto condotta da Enzo Puzo, di 27 anni, residente a Milano, in via Arno 13. Per la violenza dell'urto il ragazzo è morto sul colpo.



MILANO — Un momento del rientro, ieri, dopo il «lungo ponte», sull'autostrada Genova-Milano.

Dalle amministrative del '66 non si rinnova il Consiglio comunale

A COSTO DI CALPESTARE LA LEGGE IMPEDITE LE ELEZIONI A TRIESTE

Gli enti comunali dovrebbero essere rinnovati ogni 5 anni - Il voto del 7 maggio ha confermato come la assemblea municipale non rispetti più il quadro politico triestino - Anni di pessima amministrazione

DALL'INVIATO

TRIESTE, 4 giugno
Il pretesto — del resto mai avanzato pubblicamente — sono state le operazioni di censimento. La mancata convocazione delle elezioni per il rinnovo dell'amministrazione comunale triestina, scaduta nell'ottobre scorso, non avrebbe comunque dovuto protrarsi oltre la prima settimana di primavera: l'aveva reso noto in forma ufficiale il sottosegretario agli Interni, on. Sarri. Poi è venuto lo scioglimento anticipato delle Camere, e si è andata alla consultazione generale politica del 7 maggio.

A Trieste si attendevano un piccolo prolungamento della campagna elettorale: le amministrative una settimana dopo le politiche. Se il rinnovo della tornata elettorale amministrativa di autunno era stato dettato, come è evidente, dalla preoccupazione per i risultati che aveva dato nel giugno precedente la consultazione in Sicilia, il mancato abbunamento con le politiche resta inesplicabile. Come del resto giustificabile resta che: i governi non possono tranquillamente mettersi sotto i piedi una scadenza di legge, picciandola unicamente alle proprie convenienze politiche. Trascuri cinque anni un Consiglio comunale non può sopravvivere, non solo perché in legge prescrive, ma perché esaurito il suo mandato, non può rinnovarsi e la vitalità necessaria per assolvere ai suoi compiti.

Con le vacanze estive del 1971, e in vista del prossimo scioglimento, il Consiglio andava praticamente verso la smobilitazione. È tornato a riunirsi in seguito al rinnovo delle elezioni, per poi rientrare in ritardo con la campagna elettorale politica. Di fatto, tutta la vita amministrativa è rimasta accentrata nella Giunta, una Giunta di centro-sinistra profondamente divisa nelle sue componenti, se è vero che negli ultimi anni si sono avute ben cinque «verifiche politiche» in seno alla maggioranza, con relativi rimpatri.

Il fatto è che il mutuo della efficienza costruito dalla Dc attorno alla figura del sindaco ing. Spaccini mascherava la fatica dell'incapacità di fondo dell'amministrazione attuale ad affrontare i problemi «veri» della città. Del grande «piano» legislativo che prevedeva l'impegno di 45 miliardi di investimenti, i risultati, alla fine del '71 (cioè oltre i limiti di scadenza del piano stesso) appaiono più che modesti: soltanto 16 miliardi — appena un terzo — sono stati impegnati. Oltre al dato quantitativo, va considerato il fatto che tutte le principali scelte operate hanno eluso in sostanza i grandi problemi sociali di Trieste.

Ottomila domande di alloggi popolari sono in attesa da anni. Un recente bando per 60 alloggi dell'IACP ha registrato 3.300 concorrenti. La politica della casa della Giunta Spaccini si è ridotta in tutto e per tutto a una spesa di 100 milioni (sui 300 previsti) per l'acquisizione di aree per l'edilizia popolare. I progetti faraonici dell'amministrazione triestina sono orientati in tutt'altra direzione: ad esempio, a protrarre di oltre dieci anni la costruzione del nuovo Teatro-Auditorium per farne una cosa ultramoderna, tanto che l'attuale progetto di 400 milioni di spesa è già salito a oltre 2 miliardi. Una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

Abbiamo personalmente verificato, restando imbottigliati in un inenarrabile ingorgo di auto, come nel centro di Trieste non si circoli più. Cosa fa la Giunta? «Appalta» uno studio ad una società privata, spendendo 60 milioni, per apprendere che occorre dar la prevalenza al mezzo pubblico e scoraggiare l'impiego in città delle automobili, cose che i comunisti vanno sostenendo da anni. Però, malgrado gli scioperi dei dipendenti, una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

La fisionomia del Consiglio risulterebbe inoltre modificata anche in tutto lo schieramento di opposizione, con il probabile guadagno di un seggio da parte comunista, il ridimensionamento del Pli, la riduzione da due a uno dei consiglieri di estrazione indipendente. Al di là della più indifferenziata esigenza di un «ritorno» a un «ritorno» dei deputati orientamenti politici, va inoltre considerato il fatto che mentre permangono e si aggravano i molti problemi di una città grande e dalla vita complessa e difficile come Trieste, un Consiglio comunale che già alla fine dell'estate scorsa considerava esaurito il suo mandato non può rinnovarsi e la vitalità necessaria per assolvere ai suoi compiti.

Con le vacanze estive del 1971, e in vista del prossimo scioglimento, il Consiglio andava praticamente verso la smobilitazione. È tornato a riunirsi in seguito al rinnovo delle elezioni, per poi rientrare in ritardo con la campagna elettorale politica. Di fatto, tutta la vita amministrativa è rimasta accentrata nella Giunta, una Giunta di centro-sinistra profondamente divisa nelle sue componenti, se è vero che negli ultimi anni si sono avute ben cinque «verifiche politiche» in seno alla maggioranza, con relativi rimpatri.

Il fatto che tutte le principali scelte operate hanno eluso in sostanza i grandi problemi sociali di Trieste. Ottomila domande di alloggi popolari sono in attesa da anni. Un recente bando per 60 alloggi dell'IACP ha registrato 3.300 concorrenti. La politica della casa della Giunta Spaccini si è ridotta in tutto e per tutto a una spesa di 100 milioni (sui 300 previsti) per l'acquisizione di aree per l'edilizia popolare. I progetti faraonici dell'amministrazione triestina sono orientati in tutt'altra direzione: ad esempio, a protrarre di oltre dieci anni la costruzione del nuovo Teatro-Auditorium per farne una cosa ultramoderna, tanto che l'attuale progetto di 400 milioni di spesa è già salito a oltre 2 miliardi. Una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

Abbiamo personalmente verificato, restando imbottigliati in un inenarrabile ingorgo di auto, come nel centro di Trieste non si circoli più. Cosa fa la Giunta? «Appalta» uno studio ad una società privata, spendendo 60 milioni, per apprendere che occorre dar la prevalenza al mezzo pubblico e scoraggiare l'impiego in città delle automobili, cose che i comunisti vanno sostenendo da anni. Però, malgrado gli scioperi dei dipendenti, una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

La fisionomia del Consiglio risulterebbe inoltre modificata anche in tutto lo schieramento di opposizione, con il probabile guadagno di un seggio da parte comunista, il ridimensionamento del Pli, la riduzione da due a uno dei consiglieri di estrazione indipendente. Al di là della più indifferenziata esigenza di un «ritorno» a un «ritorno» dei deputati orientamenti politici, va inoltre considerato il fatto che mentre permangono e si aggravano i molti problemi di una città grande e dalla vita complessa e difficile come Trieste, un Consiglio comunale che già alla fine dell'estate scorsa considerava esaurito il suo mandato non può rinnovarsi e la vitalità necessaria per assolvere ai suoi compiti.

Con le vacanze estive del 1971, e in vista del prossimo scioglimento, il Consiglio andava praticamente verso la smobilitazione. È tornato a riunirsi in seguito al rinnovo delle elezioni, per poi rientrare in ritardo con la campagna elettorale politica. Di fatto, tutta la vita amministrativa è rimasta accentrata nella Giunta, una Giunta di centro-sinistra profondamente divisa nelle sue componenti, se è vero che negli ultimi anni si sono avute ben cinque «verifiche politiche» in seno alla maggioranza, con relativi rimpatri.

Il fatto è che il mutuo della efficienza costruito dalla Dc attorno alla figura del sindaco ing. Spaccini mascherava la fatica dell'incapacità di fondo dell'amministrazione attuale ad affrontare i problemi «veri» della città. Del grande «piano» legislativo che prevedeva l'impegno di 45 miliardi di investimenti, i risultati, alla fine del '71 (cioè oltre i limiti di scadenza del piano stesso) appaiono più che modesti: soltanto 16 miliardi — appena un terzo — sono stati impegnati. Oltre al dato quantitativo, va considerato il fatto che tutte le principali scelte operate hanno eluso in sostanza i grandi problemi sociali di Trieste.

Ottomila domande di alloggi popolari sono in attesa da anni. Un recente bando per 60 alloggi dell'IACP ha registrato 3.300 concorrenti. La politica della casa della Giunta Spaccini si è ridotta in tutto e per tutto a una spesa di 100 milioni (sui 300 previsti) per l'acquisizione di aree per l'edilizia popolare. I progetti faraonici dell'amministrazione triestina sono orientati in tutt'altra direzione: ad esempio, a protrarre di oltre dieci anni la costruzione del nuovo Teatro-Auditorium per farne una cosa ultramoderna, tanto che l'attuale progetto di 400 milioni di spesa è già salito a oltre 2 miliardi. Una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

Abbiamo personalmente verificato, restando imbottigliati in un inenarrabile ingorgo di auto, come nel centro di Trieste non si circoli più. Cosa fa la Giunta? «Appalta» uno studio ad una società privata, spendendo 60 milioni, per apprendere che occorre dar la prevalenza al mezzo pubblico e scoraggiare l'impiego in città delle automobili, cose che i comunisti vanno sostenendo da anni. Però, malgrado gli scioperi dei dipendenti, una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

La fisionomia del Consiglio risulterebbe inoltre modificata anche in tutto lo schieramento di opposizione, con il probabile guadagno di un seggio da parte comunista, il ridimensionamento del Pli, la riduzione da due a uno dei consiglieri di estrazione indipendente. Al di là della più indifferenziata esigenza di un «ritorno» a un «ritorno» dei deputati orientamenti politici, va inoltre considerato il fatto che mentre permangono e si aggravano i molti problemi di una città grande e dalla vita complessa e difficile come Trieste, un Consiglio comunale che già alla fine dell'estate scorsa considerava esaurito il suo mandato non può rinnovarsi e la vitalità necessaria per assolvere ai suoi compiti.

Con le vacanze estive del 1971, e in vista del prossimo scioglimento, il Consiglio andava praticamente verso la smobilitazione. È tornato a riunirsi in seguito al rinnovo delle elezioni, per poi rientrare in ritardo con la campagna elettorale politica. Di fatto, tutta la vita amministrativa è rimasta accentrata nella Giunta, una Giunta di centro-sinistra profondamente divisa nelle sue componenti, se è vero che negli ultimi anni si sono avute ben cinque «verifiche politiche» in seno alla maggioranza, con relativi rimpatri.

Il fatto è che il mutuo della efficienza costruito dalla Dc attorno alla figura del sindaco ing. Spaccini mascherava la fatica dell'incapacità di fondo dell'amministrazione attuale ad affrontare i problemi «veri» della città. Del grande «piano» legislativo che prevedeva l'impegno di 45 miliardi di investimenti, i risultati, alla fine del '71 (cioè oltre i limiti di scadenza del piano stesso) appaiono più che modesti: soltanto 16 miliardi — appena un terzo — sono stati impegnati. Oltre al dato quantitativo, va considerato il fatto che tutte le principali scelte operate hanno eluso in sostanza i grandi problemi sociali di Trieste.

Ottomila domande di alloggi popolari sono in attesa da anni. Un recente bando per 60 alloggi dell'IACP ha registrato 3.300 concorrenti. La politica della casa della Giunta Spaccini si è ridotta in tutto e per tutto a una spesa di 100 milioni (sui 300 previsti) per l'acquisizione di aree per l'edilizia popolare. I progetti faraonici dell'amministrazione triestina sono orientati in tutt'altra direzione: ad esempio, a protrarre di oltre dieci anni la costruzione del nuovo Teatro-Auditorium per farne una cosa ultramoderna, tanto che l'attuale progetto di 400 milioni di spesa è già salito a oltre 2 miliardi. Una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

Abbiamo personalmente verificato, restando imbottigliati in un inenarrabile ingorgo di auto, come nel centro di Trieste non si circoli più. Cosa fa la Giunta? «Appalta» uno studio ad una società privata, spendendo 60 milioni, per apprendere che occorre dar la prevalenza al mezzo pubblico e scoraggiare l'impiego in città delle automobili, cose che i comunisti vanno sostenendo da anni. Però, malgrado gli scioperi dei dipendenti, una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

La fisionomia del Consiglio risulterebbe inoltre modificata anche in tutto lo schieramento di opposizione, con il probabile guadagno di un seggio da parte comunista, il ridimensionamento del Pli, la riduzione da due a uno dei consiglieri di estrazione indipendente. Al di là della più indifferenziata esigenza di un «ritorno» a un «ritorno» dei deputati orientamenti politici, va inoltre considerato il fatto che mentre permangono e si aggravano i molti problemi di una città grande e dalla vita complessa e difficile come Trieste, un Consiglio comunale che già alla fine dell'estate scorsa considerava esaurito il suo mandato non può rinnovarsi e la vitalità necessaria per assolvere ai suoi compiti.

Con le vacanze estive del 1971, e in vista del prossimo scioglimento, il Consiglio andava praticamente verso la smobilitazione. È tornato a riunirsi in seguito al rinnovo delle elezioni, per poi rientrare in ritardo con la campagna elettorale politica. Di fatto, tutta la vita amministrativa è rimasta accentrata nella Giunta, una Giunta di centro-sinistra profondamente divisa nelle sue componenti, se è vero che negli ultimi anni si sono avute ben cinque «verifiche politiche» in seno alla maggioranza, con relativi rimpatri.

Il fatto è che il mutuo della efficienza costruito dalla Dc attorno alla figura del sindaco ing. Spaccini mascherava la fatica dell'incapacità di fondo dell'amministrazione attuale ad affrontare i problemi «veri» della città. Del grande «piano» legislativo che prevedeva l'impegno di 45 miliardi di investimenti, i risultati, alla fine del '71 (cioè oltre i limiti di scadenza del piano stesso) appaiono più che modesti: soltanto 16 miliardi — appena un terzo — sono stati impegnati. Oltre al dato quantitativo, va considerato il fatto che tutte le principali scelte operate hanno eluso in sostanza i grandi problemi sociali di Trieste.

Ottomila domande di alloggi popolari sono in attesa da anni. Un recente bando per 60 alloggi dell'IACP ha registrato 3.300 concorrenti. La politica della casa della Giunta Spaccini si è ridotta in tutto e per tutto a una spesa di 100 milioni (sui 300 previsti) per l'acquisizione di aree per l'edilizia popolare. I progetti faraonici dell'amministrazione triestina sono orientati in tutt'altra direzione: ad esempio, a protrarre di oltre dieci anni la costruzione del nuovo Teatro-Auditorium per farne una cosa ultramoderna, tanto che l'attuale progetto di 400 milioni di spesa è già salito a oltre 2 miliardi. Una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

Abbiamo personalmente verificato, restando imbottigliati in un inenarrabile ingorgo di auto, come nel centro di Trieste non si circoli più. Cosa fa la Giunta? «Appalta» uno studio ad una società privata, spendendo 60 milioni, per apprendere che occorre dar la prevalenza al mezzo pubblico e scoraggiare l'impiego in città delle automobili, cose che i comunisti vanno sostenendo da anni. Però, malgrado gli scioperi dei dipendenti, una grossa perdita, intanto abbiamo avuto inizio i lavori.

La fisionomia del Consiglio risulterebbe inoltre modificata anche in tutto lo schieramento di opposizione, con il probabile guadagno di un seggio da parte comunista, il ridimensionamento del Pli, la riduzione da due a uno dei consiglieri di estrazione indipendente. Al di là della più indifferenziata esigenza di un «ritorno» a un «ritorno» dei deputati orientamenti politici, va inoltre considerato il fatto che mentre permangono e si aggravano i molti problemi di una città grande e dalla vita complessa e difficile come Trieste, un Consiglio comunale che già alla fine dell'estate scorsa considerava esaurito il suo mandato non può rinnovarsi e la vitalità necessaria per assolvere ai suoi compiti.

Con le vacanze estive del 1971, e in vista del prossimo scioglimento, il Consiglio andava praticamente verso la smobilitazione. È tornato a riunirsi in seguito al rinnovo delle elezioni, per poi rientrare in ritardo con la campagna elettorale politica. Di fatto, tutta la vita amministrativa è rimasta accentrata nella Giunta, una Giunta di centro-sinistra profondamente divisa nelle sue componenti, se è vero che negli ultimi anni si sono avute ben cinque «verifiche politiche» in seno alla maggioranza, con relativi rimpatri.

Perché si muore sulle strade? Ecco il parere degli psicologi

L'automobile non è stata ideata «a misura dell'uomo» - Si è parlato tanto di alcool, caffeina, nicotina e sedativi - Proposte frequenti visite psichiche ai guidatori

DALL'INVIATO

SALSMAGGIORE, 4 giugno
Psicologi e psichiatri scoprono che l'automobile non è stata ideata a misura per l'uomo. È un «intendente» a cui dobbiamo abituarci, a cui l'uomo si dovrebbe piegare nella speranza di poterla poi dominare. Nata all'inizio del secolo, un'originalità, una curiosità, forse, è diventata ora dominante impetuosa e impietosa di questi nostri decenni, tramanda delle nostre vacanze, dei nostri viaggi, trasforma le nostre ore di riposo in nuove lotte e in pericoli mortali. Non la dominiamo ancora, essa esercita su di noi un dominio e una tirannia. Bisogna imparare a dominarla, dicono gli studiosi della nostra psiche. A Salsomaggiore nel salotto delle terme «Zola» per due giorni, per iniziativa dell'Automobile club, al VII symposium sugli aspetti medici degli incidenti stradali, sotto la presidenza del prof. Luigi Meschini, direttore dell'Istituto di psicologia dell'Università di Urbino, sono state portate le risultanze di studi, di ricerche, di esperienze, di indagini, è stata illustrata la casistica, la genesi della sinistralità stradale. Perché, in quali circostanze viene commesso negli incidenti della strada?

Tema era il dramma sanguinoso della circolazione automobilistica come produttrice di morte. Le cause sono di natura psicologica, di natura dell'individuo al volante, con i suoi momenti di debolezza, di esaltazione, di aggressività, di egocentrismo, di dimostrazione di virilità. «Per questi individui essere sorpassati da un'altra autovettura vuol dire essere atteso, deriso, umiliato nei valori più intimi della personalità, essere al volante di un'auto lussuosa vuol dire sentirsi inferiori, umiliati, al sicuro da ogni frustrazione» (prof. Bartoloni, dott. D'Avossa).

Fino a che punto questi sono i sentimenti, fino a che punto l'automobile diventa monoteo, attimo più o meno prolungato del superamento di frustrazioni sopite, di insoddisfazioni, che venivano trascinate per anni? La nostra società, la società dei consumi non offre alternative oltre quelle di un'automobile, quella di sentirsi dietro il volante, come alla «Carrera», a Monza o a Le Mans?

Forse in questo contesto andavano meglio collocate le richieste di un'auto che non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

DALL'INVIATO

SALSMAGGIORE, 4 giugno
Psicologi e psichiatri scoprono che l'automobile non è stata ideata a misura per l'uomo. È un «intendente» a cui dobbiamo abituarci, a cui l'uomo si dovrebbe piegare nella speranza di poterla poi dominare. Nata all'inizio del secolo, un'originalità, una curiosità, forse, è diventata ora dominante impetuosa e impietosa di questi nostri decenni, tramanda delle nostre vacanze, dei nostri viaggi, trasforma le nostre ore di riposo in nuove lotte e in pericoli mortali. Non la dominiamo ancora, essa esercita su di noi un dominio e una tirannia. Bisogna imparare a dominarla, dicono gli studiosi della nostra psiche. A Salsomaggiore nel salotto delle terme «Zola» per due giorni, per iniziativa dell'Automobile club, al VII symposium sugli aspetti medici degli incidenti stradali, sotto la presidenza del prof. Luigi Meschini, direttore dell'Istituto di psicologia dell'Università di Urbino, sono state portate le risultanze di studi, di ricerche, di esperienze, di indagini, è stata illustrata la casistica, la genesi della sinistralità stradale. Perché, in quali circostanze viene commesso negli incidenti della strada?

Tema era il dramma sanguinoso della circolazione automobilistica come produttrice di morte. Le cause sono di natura psicologica, di natura dell'individuo al volante, con i suoi momenti di debolezza, di esaltazione, di aggressività, di egocentrismo, di dimostrazione di virilità. «Per questi individui essere sorpassati da un'altra autovettura vuol dire essere atteso, deriso, umiliato nei valori più intimi della personalità, essere al volante di un'auto lussuosa vuol dire sentirsi inferiori, umiliati, al sicuro da ogni frustrazione» (prof. Bartoloni, dott. D'Avossa).

Fino a che punto questi sono i sentimenti, fino a che punto l'automobile diventa monoteo, attimo più o meno prolungato del superamento di frustrazioni sopite, di insoddisfazioni, che venivano trascinate per anni? La nostra società, la società dei consumi non offre alternative oltre quelle di un'automobile, quella di sentirsi dietro il volante, come alla «Carrera», a Monza o a Le Mans?

Forse in questo contesto andavano meglio collocate le richieste di un'auto che non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa provoca il 30 per cento degli incidenti, che intervengono le misure preventive e repressive (prof. Bonfigli, dott. Falli, prof. Pizzoli).

Al problema della droga, il simposio ha dedicato spazio, uno spazio che, francamente, è sembrato insufficiente. È chiaro che l'uso spregiudicato di caffè e alcool portano ad effetti pericolosi per chi è alla guida, a rallentamenti e distorsioni sensoriali. Anche se la guida di per sé, come è noto, è un'attività di tipo motorio, la nicotina, i medicinali, sia sotto forma di eccitanti che di sedativi, ma intanto la casistica ci dice che chi guida non lo è, laddove come per l'alcov si è stabilito con esattezza che cosa