In Italia si rischia la paralisi totale: ormai irrinviabili scelte di fondo

## Sulle strade 24 milioni di auto

### Ogni ora un morto: manca la sicurezza

ROMA — Un flume di lamie-re lungo novantaseimila chilometri, un percorso due volte il giro del mondo: ecco cosa succederebbe se, in Italia, si mettessero in movimento tutte le auto. Attualmente ce ne sono 24 milioni. Le conseguenze? Quasi quindicimila incidenti al giorno. Un morto ogni ora. Ciò comporta problemi enormi di circolazione e di sicurezza. Se ne discuterà alla 42º conferenza del traffico dall'1 al 3 settembre a Stresa. L'Automobil club quest'anno ha scelto come tema appunto la mobilità come valore primario della società moderna. Un argomento vasto, messo a nudo in tutte le sue sfaccettature: sicurezza. prevenzione. aspetti medici, tecnici e giuridici. Non interessa solo la schiera fittissima degli auto-Che senso ha - continua mobilisti, ma tutti i cittadini, l'intera società. Ne parliamo con Bruno Acquaviva, dirigente dell'ufficio studi del-

l'Aci, uno dei massimi esperti del settore. Perché il diritto alla mobilità? In pochi anni, in Italia, siamo giunti ai livelli dei paesi più avanzati: un auto-mobile ogni 2,3 abitanti. Due milioni di seconde auto. Come le case, abbiamo anche le seconde auto. Troppe le macchine in cir-

colazione, dice Acquaviva. Prima si è spinto il paese a punte vertiginose di motorizzazione ed ora se ne mortifica la «mobilità» con la carenza di infrastrutture. Si continua nella politica della chiusura dei centri storici e delle targhe alterne. La soluzione più facile, tralasciando le soluzioni che potrebbero invece migliorare il traffico, vita. Questo non è un discorso corporativo, anche se ne parliamo nel Palazzo dell'Aci. Riguarda tutti. E il problema non va visto solo sotto il profilo tecnico, Parziale dello scorrimento stradale. I

no a 10 km l'ora, come velocità commerciale. Va allargato in un'ottica generale. E qui nasce il discorso dei famosi piani di circolazione, dei parcheggi e della segnaletica nei vari Comuni, secondo piani possibilmente omogenei indicati dalla riforma del codice della strada del '59, che comprendeva l'obbligo per i Comuni di predisporre dei piani di circolazione, quindi parcheggi, vie di scorrimento, infrastrutture, con l'obbligo per lo Stato di sostituirsi alle amministrazioni inadempienti. Si tratta di un progetto di riforma che non è andato avanti. Si sta ancora discutendo la legge delega al Senato. Forse il provvedimento vedrà la luce nel terzo mil-

Acquaviva — il piano nazionale dei trasporti quando andiamo incontro ad una realtà ormai invivibile nei centri urbani. Da qui l'im-portanza per l'Aci della mobilità. Essa non riguarda solo le vetture. Riguarda chi va a pledi, in auto, in tram, coi mezzi pubblici. Il problema è politico. Ogni volta che l'Aci solleva queste tematiche, c'è bisogno di «orecchie politiche attente. Qualche volta è successo. Non è vero che si declama nel deserto. A Stresa, infatti, è nato il primo piano autostradale anche dal punto di vista tecnico nel '56-'57 ed il codice della strada nel '59. Questa è una legge ancora valida, ma risente dell'usura negli anni. Quando sorse circolavano un milione 658.000 vetture, oggi 24

C'è poi il problema delmo? Che cosa dice l'Aci? Il degrado drammatico dell'ambiente naturale, dell'ecosistema (foreste, vegetazione) e quindi dei centri urbani — risponde Acquaviva - deriva da una serie di fon-

i nea. Aumenta poco a poco il numero delle navi e dei col-

legamenti, ma col passare

degli anni la situazione cam-

bia. Ali'inizio degli Anni Set-tanta la società punta sui

porta-containers.
Attualmente la società ha

in esercizio quattro linee —

termiche, impianti di riscaldamento, raffinerie, industrie, centri nucleari, ed anche dall'auto.

Nessuno vuole nascondersi dietro un dito. Quello che sta succedendo è singolare. Mentre le direttive restrittive di tutti i settori segnano il passo per il contrasto d'interessi, il bersaglio più facile è l'automobile, anche perché i costi li sopportano le famiglie. Quindi, marmitte catalitiche che costano un milione l'una che in certi paesi sono già obbligatorie, benzina senza piombo, controlli tecnici auspicati ogni anno, come se, appunto, i colpevoli, gli untori dell'ambiente fossero gli automobilisti. Ma cerchiamo di essere objettivi e provvedere in varie direzioni. A Venezia non circolano automobili, eppure, per l'inquinamento cascano i corni-

Nella conferenza di Stresa, inoitre, si parlerà molto della sicurezza stradale, anche se nella scorsa edizione se ne discusse in modo specifico: era l'anno italiano della sicurezza. Questa la realtà: il 60% degli incidenti automobilistici avviene nei centri urbani (in testa Roma e il Lazio). Della sicurezza si discuterà in una tavola rotonda, con scienziati ed esperti, coordinata da Monticelli, una «gloria della medicina». I traumi sono la causa prima dei decessi e delle gravi menomazioni. Basti pensare ai femori e alle gambe spezzate. In Italia abbiamo 1.400 pedoni che muoiono per investimento. Ci sono poi i traumi cronici. Per questo a Stresa si parlerà anche del «casco leggero, quello previsto per i autorevoli traumatologi non protegge le temple di chi guida. Il «casco leggero» è un'invenzione tutta italiana.

Torniamo alla sicurezza

Intervista ad Acquaviva dirigente centro studi Aci «Mobilità» a Stresa: centri storici e targhe alterne La riforma tarda - L'amnistia per gli omicidi colposi



#### **Molise: auto contro tir** Una famiglia distrutta

Un'intera famiglia, padre, madre e due figli, distrutta contemporaneamente nel Molise. Altri quattro morti e due feriti, di cui uno grave in Calabria. Gli incidenti, tutti e due, l'altra notte.

Sul fondovalle del Biferno, la strada che stradale. L'anno scorso in collega Campobasso alla costa adriatica, Italia si sono avuti oltre mezzi pubblici a Roma van- i ti di inquinamento: centrali | quattro milioni di incidenti | un'automobile «Fiat-Uno», guidata da Mi- | si è schiantata contro un grosso Tir, tar-

figli Amalia, di 8, e Primiano, di 4, tutti residenti a Lesina, in provincia di Foggia, evidentemente per stanchezza dell'autista, è finita sulla corsia opposta. L'utilita-ria dopo aver urtato le ruote posteriori di un autotreno che veniva in senso opposto, ha strisciato la fiancata di una «Ritmo» e

aperti dalle assicurazioni). Ma quelli con danni alle persone sono 270.308 con 7.130 morti e 216.102 feriti. I deces-

si si intendono quelli sul colpo o entro il settimo giorno. Quelli registrati dopo sono più di duemila, complessivamente se ne contano diecimila: più di un morto l'ora. In tutto il mondo gli incidenti con danni alle persone sono 5 milioni, 2 miloni 372.000 in Europa, dei quali il 10% sono italiani e il 5% di quelli mor-tali (in Europa 200.000). Non siamo i primi. Ci superano Francia e Germania (12.000 e 14.000) paesi con motorizzazione identica. In Inghilterra, con uguale densità di motori, gli incidenti sono di meno. Evidentemente perché c'è una fortissima sensibilità per l'educazione stradale che i vuole fare prevenzione, ci

(è il numero dei fascicoli i inizia dalle scuole materne. Da noi non è stata mai intro-

> Sempre in materia di sicurezza, altro tema che sarà affrontato a Stresa, è quello dell'alcol e della guida. Secondo l'organizzazione mondiale della sanità, oltre il 30% degli incidenti sono determinati dalla guida sotto l'influenza di alcol, droga, o farmaci. L'Italia, assieme alla Grecia, è nella Cee tra i paesi che non hanno la possibilità giuridica di controllare (test) sulle strade. Noi non siamo i primi nel mondo, ma fra quelli che bevono abbastanza. In base alle ultime statistiche il consumo di vino — metanolo a parte — è calato sensibilmente, ma è aumentato quello dei superalcoolici e della birra. Se si

vuole una legge. Ci vogliono strutture per i controlli specializzando le forze dell'ordine. Intanto, ci vogliono sanzioni serie. Si va invece sempre più verso la monetizzazione. Soldi, soldi, soldi. Ma l'unica sanzione equa e temutissima da tutti sarebbe la sospensione e la revoca della patente. In questi giorni -- conclude Acquaviva -- l'Aci si è schierata contro l'amnistia per gli omicidi colposi. Si vorrebbe che chi ha risarcito i danni possa es-sere amnistiato. È la stessa filosofia immorale delle sanzioni pecuniarie. Se l'automobilista pericoloso uccide per sorpasso azzardato ed ha un'ottima assicurazione che risarcisca il danno, viene amnistiato e continua a guidare spericolatamente.

Claudio Notari

gato Foggia, guidato da Pasquale Biancone di Lucera (Foggia). Nell'urto l'auto è rimasta completamente schiacciata. Nel violento impatto i quattro occupanti della «Fiat-Uno» sono morti all'istante.

La polizia stradale ed i vigili del fuoco hanno impiegato ore per estrarre dalle lamiere contorte i corpi delle vittime. La famiglia distrutta aveva partecipato ad una ROMA — Ancora sangue sulle strade. | chele Alfieri di 32 anni, con a bordo la | cerimonia nuziale a Ielsi, un centro vicino Campobasso e stava rientrando al paese di residenza. Ora ci torneranno cadaveri

per i funerali. L'altro incidente è avvenuto, sempre la scorsa notte, sulla statale jonica, tra gli abitati di Roccella e Giolosa Jonica, Sono morte quattro persone e due sono rimaste ferite, una delle quali in maniera molto

Questa la dinamica dell'incidente: due vetture, una «Fiat-Panda» e una Autobianchi «A112» si sono scontrate frontalmente mentre una delle due stava effettuando un sorpasso. Nel violento scontro · sono morti sul colpo due degli occupanti della Fiat, Annarosa Sgrò, di 37 anni, ed il inipote Tiziano Sgrò (13 anni), Giuseppe Galautti, di 19 anni, è Antonio Schirripa, u 21. cne si trovavano sulla Blanchi. Altre due persone, Alessandro Sgrò di 9 anni a bordo della Fiat e Giuseppe Sainato (sulla ) Bianchi) sono rimaste ferite e sono state ricoverate all'ospedale di Locri (Reggio Calabria). Il primo dei feriti con prognosi di sessanta giorni, l'altro con prognosi ri-

Guardando ad uno splendido passato festeggiati i 150 anni della società di navigazione triestina

# Da un secolo e mezzo si viaggia «Lloyd» Per rinnovarsi il «gigante del mare» ora aspetta una legge

Dalla nostra redazione TRIESTE - Il Lloyd Triestino festeggia il secolo e mezzo di vita. Dall'unione di varie Compagnie di assicu-razione nel 1833 nasceva in-fatti il *Lioyd austriaco* — di-venuto *triestino* nel 1919 — e tre anni più tardi si aveva la costituzione della «Seconda sezione di navigazione a vasezione di navigazione a va-pore, con un capitale di un milione di fiorini, suddiviso in mille azioni da mille fiori-ni l'una. Nel 1838, in Andro-na Campo Marzio, iniziava la sua attività l'Arsenale. Negli anni che seguono la so-cietà si sviluppa in modo tale da far coincidere la sua sto-ria in gran parte con quella

del tipo *Liberty* vengono ri-prese le linee per l'India, il Sudafrica ed il golfo di Gui-

sono le linee gestite diretta-mente: India-Pakistan-Sri Lanka, Mar Rosso-Africa orientale e quella per la Cina, dove per lo sviluppo dei rap-porti il mese prossimo il Lloyd aprirà a Pechino un ria in gran parte con quella della città di cui diventa un simbolo. Nel 1858 possiede 67 navi che coprono 25 linee. Dagli iniziali collegamenti con l'Adriatico e il Mar Nero proprio ufficio clienti.

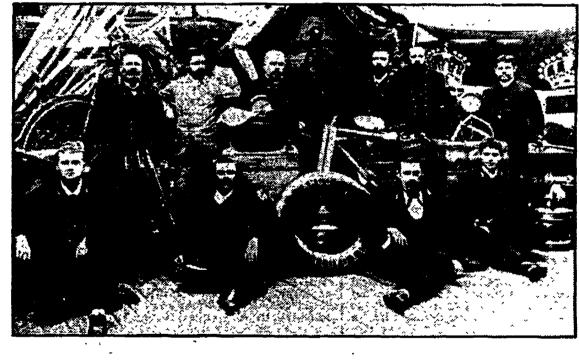
Il fulcro delle celebrazioni
lloydiane ha avuto luogo a
bordo della motonave «Apulia. ormeggiata al Molo Bersaglieri, a pochi passi dal Pasi passa a quelli con l'Estre-mo Oriente, l'Australia, le Americhe e l'Africa Giorno lazzo del Lloyd, con la parte-cipazione del ministro della Marina mercantile Degan, del presidente dell'Iri Prodi e dopo giorno la bandiera del Lloyd sventola sui mari di tutto il mondo. dei massimi dirigenti della Finmare e della società di navigazione. A bordo della motonave, appositamente adattata per la circostanza Delle 65 navi che possede-va all'inizio del secondo con-flitto mondiale nel 1945 la società ne conserva solacon una particolare scenografia, dopo i discorsi uffi-ciali è stato proiettato il film mente cinque. Con nove navi

Feste, discorsi, mostre ma anche bilanci Forte passivo nonostante tagli e ristrutturazioni

Medaglia commemorativa dell'anniversario; (a destra) manifesto pubblicitario con i programmi delle crociere, (accanto al titolo) ufficiali della nave «Argo» in una foto d'epoca







principali tappe della vita della società. Nel pomeriggio sulla «Apulia» si sono ritrovati invece i vecchi dipendenti della società, ora in pensione, assieme ai loro familiari. În programma an-che una mostra «Dall'Adria-tico al mondo» sui 150 anni

tico al mondo» sui 150 anni di attività ed una esposizione di documenti di storia postale della società lungo l'arco di questo secolo e mezzo.

Dal giorno della sua costituzione ad oggi la situazione del Lloyd è mutata, non certamente in meglio. In questi ultimi anni l'andamento delle cose alla Compagnia di navigazione è stato motivo di frequente preoccupazione tra le forze sociali e politiche, chiamate spesso a sostenere le lotte dei marittimi e dei dile lotte dei marittimi e dei dipendenti amministrativi. Tagli e ristrutturazioni non

quest'anno il bilancio sociale sia in rosso, con un passivo superiore del 15% rispetto al previsto. Lo stesso presidente ing. Vittorio Fanfani ha dovuto riconoscere che esistono notevoli difficoltà oeprative» e che si puntano tutte le carte sulla legge giacente in Parlamento per poter rinnovare gran parte della flotta ed acquisire una mag-giore concorrenzialità. L'ing. Fanfani è dell'opinione che l'assetto societario «rimarrà quello che è» anche se poi aggiunge che se qualche com-petenza dovesse passare ad altri enti «ciò non dovrebbe ridurre l'autonomia della società. Significativa l'affer-mazione del presidente secondo cui le celebrazioni sono rivolte al passato, «a quando questa società è sta-

ta grande», evidenziando in maniera molto minore le difficoltà del momento e quelle di prefigurazione del futuro. Per il Lloyd Triestino i programmi Finmare prevedono la costruzione di sette nuove unità porta-contenitori e la acquisizione dei relativi parchi contenitori, con un investimento globale di circa 450 miliardi. Emblematico il fatto che nel mentre il Lloyd festeggia il secolo e mezzo di vita, l'Arsenale Triestino San Marco — unica realtà superstite nel maitrattato settore navale locale, risultato di fusioni e ristrutturazioni — ha convo-cato una conferenza di pro-duzione per denunciare il grave stato di crisi in cui si

Silvano Goruppi

## LA NUOVA FIESTA 50 A 206.000 LIRE AL MESE



Dai Concessionari Ford ci sono tutte le offerte su misura che volete... ma volate. Prendete bene la mira. Fiesta è subito vostra, basta

solo IVA e messa su strada, e poi 48 facili rate a partire da 206.000 lire al mese. In alternativa c'è un finanziamento di 6.000,000 senza interessi per un anno rimborsabili in 12 rate mensili. E per altri finanziamenti da 24 a 48 mesi, un tasso fisso di interesse annuo del 9.6% pari ad un risparmio del 40% sui normali tassi Ford Credit. Avete colto nel segno?

Da lire 8.360.000 IVA inclusa



Anche su Fiesta l'esclusiva Ford, "Riparazioni Garantite a Vita", Tutte le vetture Ford sono coperte da garanzia 1-3-6 (un anno di garanzia estensibile atre con "La Lunga Protezione" e sei anni di garanzia cuntro

QUESTO E'IL MOMENTO DAI CONCESSIONARI FORD