

Il grande esodo contrassegnato da un'impressionante catena di incidenti  
Oltre quaranta morti e decine di feriti sulle strade italiane

## Domenica di strage sulla via delle vacanze

### Il diritto alla sicurezza

ALDO D'ALESSIO

Una giornata di sangue sulle strade italiane. Morti previste e annunciate, come attestano le statistiche. Mediamente, diecimila l'anno (250mila negli ultimi 25); dai 6 ai 7 milioni di famiglie e turbano profondamente l'opinione pubblica; ma morti che ormai avrebbero dovuto convincere tutti che lo Stato e la società civile sono da tempo posti di fronte ad una drammatica emergenza.

È esplosa quella che chiamiamo la questione del diritto del cittadino alla sicurezza. Bisogna prenderne atto al più presto, poiché la soglia della strage è stata varcata. Solo chi governa non ne sembra consapevole. Non sembra consapevole che occorre passare dalle parole sull'educazione stradale (che certo è problema reale) ad una seria politica di prevenzione e di prevenzione. Ecco come, ancora qualche giorno fa, il ministro dei Lavori pubblici si esprimeva in una intervista al «Popolo», ostentando una tranquillità fuori luogo: «È in corso un intenso programma di prevenzione che consiste nella riedizione di un premio giornalistico; nella distribuzione di materiale didattico nelle scuole; in studi e ricerche sul fenomeno degli incidenti e infine nella redazione di piani urbani di traffico». Questa, il governo la chiama prevenzione. Ma sulla strada ci sono 28 milioni di autoveicoli; i flussi di traffico sono diventati esodi a volte apocalittici; l'organizzazione della viabilità è tale da produrre code lunghe chilometri per le più diverse ragioni, creando così le premesse per ogni sorta di incidenti.

bbene, la vigilanza ed il controllo sono affidati, come dieci anni fa, a non più di cinquemila agenti. Che fanno quello che possono. Ossia, essenzialmente contravvenzioni, pur essendo evidente che la capacità dissuasiva di questo strumento è ridotta quasi a zero. Ci vuole ben altro; e in primo luogo un diverso atteggiamento verso la macchina e il suo uso. La prevenzione è una strategia che deve imporre il coordinamento alle innumerevoli amministrazioni pubbliche che disputano sul problema; che deve mettere in campo più uomini e maggior mezzi per una efficace e capillare sorveglianza, che deve studiare forme e modi nuovi di intervento e di controllo; che deve riaprire la discussione sulla tipologia dei veicoli e verificare periodicamente lo stato delle strade e la loro agibilità; che deve metter a punto rapidamente gli strumenti legislativi idonei. Nell'intervista citata il ministro Zamberletti dice che «ovviamente verrà ripresentato il disegno di legge di delega al governo per il nuovo codice della strada». No, signor ministro, non ovviamente. Ci vuole una assai più ferma volontà.

Una tragedia dopo l'altra. Per tutta la giornata flash di agenzia hanno annunciato incidenti sulle strade, scontri frontali, incendi, ingorghi di chilometri e chilometri. È stata una domenica di strage. Oltre quaranta i morti, decine e decine di feriti. Due bambini tedeschi sono bruciati vivi nell'incendio di un camper sulla Milano-Genova; cinque turisti sardi hanno perso la vita in uno scontro frontale a Barcellona.

MARIA R. CALDERONI

Una giornata senza precedenti, ieri, una vera e propria ecatombe sulle strade di tutta Italia. Oltre quaranta i morti, fra i quali anche un'intera famiglia di Sassari, distrutta in Spagna nello scontro frontale con un'automobile portoghese. Una sequenza allucinante di tragedie familiari, una ridda di notizie agghiaccianti che rimbalzano dalla Puglia alla Liguria, dal Lazio al Veneto.

A Bari, nello scontro fra una Lancia Prisma e una Golf, sono rimaste uccise sei persone. Secondo una prima ricostruzione, l'incidente è stato provocato da errate manovre di sorpasso compiute dai conducenti di un autotreno e della «Prisma». L'autista del Tir è fuggito e non è stato identificato. A bordo della «Golf» c'erano due coniugi di Brindisi, il figlio di 11 anni e gli anziani genitori della moglie.

A Modena, ancora una Lancia Prisma, investita da una Bmw che ha invaso la carreggiata: 5 morti. A Taranto, all'altezza di Gioia del Colle, un'auto tampona violentemente un Tir con rimorchio: 3 morti. Sulla Milano-Genova, si

incendia un camper di turisti tedeschi, muoiono carbonizzati due bambini. I genitori vengono estratti dai soccorritori. Ora sono ricoverati al centro grandi ulivati di Sampierdarena, in condizioni gravissime. L'incendio è stato probabilmente causato da una tanica di liquido infiammabile contenuta nel camper. E poi il lungo elenco di altri incidenti, quasi tutti mortali, uno silenzioso di angoscia che si è protratto da ieri mattina fino alla tarda serata.

Di fronte alla strage di ieri, impallidisce la cifra del 7 giugno, 16 morti sulle strade. E si fa minacciosa l'ombra del vero, grande Esodo, quello che interesserà le strade italiane alla fine di luglio, quando le grandi aziende chiudono i battenti e le città si svuotano.

Trecentomila chilometri di rete circolabile per 28 milioni e più di veicoli; novemila agenti della Polizia del traffico poco più di 5.000 in servizio operativo; 270.000 incidenti all'anno, con quasi diecimila morti e 200mila feriti: sono queste le cifre principali dell'emergenza strada in Italia.

VITTORIO RAGONE A PAGINA 5

Dalla Dc un ultimatum e forse slitta l'incarico

## De Mita va da Cossiga: «Solo io posso guidare un governo a 5»

La mediazione del Quirinale non è servita a sbloccare la situazione. Cossiga ieri ha avuto contatti informali con Craxi e De Mita, ma non è riuscito ad ammorbidirne le posizioni. Il quadro appare più incerto che mai. Tanto che il capo dello Stato, prima di affidare l'incarico per formare il nuovo governo, avrà oggi nuovi colloqui. Io - ha ripetuto ieri De Mita a Cossiga - sono il solo candidato dc.

GIOVANNI FABANELLA

ROMA. Il presidente della Repubblica ha trascorso l'intera giornata nel suo studio al Quirinale. Una domenica per niente tranquilla. La sua è sbalzato dalla sedia, riferiscono alcune fonti, quando in mattinata ha letto sui giornali le dichiarazioni del segretario democristiano. De Mita ripeteva a chiare lettere che non è disposto a subire i veti di Craxi e che lui resta l'unico candidato della Dc per Palazzo Chigi.

Quelle parole non avrebbero certo agevolato il tentativo di mediazione che Cossiga si

accingeva a compiere. E infatti, sempre secondo quanto riferiscono fonti vicine al Quirinale, quando ha chiamato Craxi al telefono per indurlo a rimuovere il veto sul nome del leader dc, si sarebbe sentito rispondere che i socialisti, di un incarico a De Mita, non vogliono nemmeno sentir parlare. A maggior ragione, avrebbe aggiunto Craxi, dopo quelle dichiarazioni che, secondo via del Corso, hanno contribuito a gettare altra benzina sul fuoco.

A quel punto, al presidente della Repubblica non restava



Auto in fila per un incidente

### Tour femminile sempre leader l'italiana Bonanomi

Il Tour affronta oggi i terribili colli dei Prenei. Ieri nella gara a tappe maschile ha vinto l'americano Pfitzinger. Nulla di mutato in classifica generale con il gregario Gayant in maglia gialla. Nel Tour femminile ha vinto la tappa la tedesca occidentale Jutta Niehaus, mentre la classifica generale è sempre dominata dalle italiane: prima Roberta Bonanomi (nella foto) seconda Maria Canins. Oggi le donne riposano.

A PAGINA 16

### Calciomercato Ancora tre giorni per gli ultimi colpi

Mercoledì sera il calciomercato chiuderà i battenti. Dunque in tre giorni si decideranno forse trattative che durano da mesi. Napoli e Milan preparano il colpo ad effetto, quello che generalmente si definisce il botto finale. La società campana insegue Vielli e Zenga, ed è disposta a spendere molti miliardi. Il Milan spera invece che la Roma molli il centrocampista Ancelotti. Ore decisive anche per Beppe Dosena, che i soliti bene informati accreditano alla Lazio.

A PAGINA 14

### I fratelli Abbagnale trionfano a Lucerna

Grande impresa dei fratelli Carmine e Giuseppe Abbagnale, come sempre ben guidati dal timoniere Giuseppe Di Capua, sul bacino del Rot See a Lucerna. I due giganti campani hanno dominato la prova del «due con» scoraggiando i formidabili inglesi Redgrave e Holmes campioni del mondo. Sul bacino svizzero buono nel complesso le prove dei canottieri azzurri che hanno mostrato buone condizioni. Il prossimo appuntamento sarà con l'Irlanda.

A PAGINA 13

**Lango**

NELLE PAGINE CENTRALI

## In Colombia rubano gli occhi ai bimbi poveri

DAL NOSTRO INVIATO  
MASSIMO CAVALLINI

I mercanti di organi umani avevano bisogno di una corsa. Se la sono sempre presa. È accaduto a Medellin in Colombia meno di un mese fa: hanno rapito un bambino e gli hanno rubato un occhio. Il caso, per ammissione a mezza bocca della stessa polizia, non è affatto isolato. I fatti sono andati così: in un quartiere povero di Medellin, il più importante centro del narcotraffico colombiano, un bambino di otto anni è stato rapito da un gruppo di giovani scesi da un'auto di lusso. È ricomparso alcuni giorni dopo con una benda sull'occhio sinistro. Gli mancava la cornea. Il caso, per quanto inammissibilmente crudele, è stato segnalato più che altro per i metodi troppo spicci usati dai rapitori. Il traffico di organi di bambini in tutto il Centroamerica è più che rigoglioso e gode della complicità oltre che delle autorità di medici specialisti ad altissimo livello, sia nel paese d'origine che in quello di destinazione degli stessi organi. Nella stragrande maggioranza dei casi infatti il trapianto non viene fatto in paesi sottovalutati ma in America o in Europa in lussuose e ben attrezzate cliniche.

Sulla mostruosità di questo traffico ironizza amaro un parroco honduregno: «Gli organi umani sono l'unica materia prima che in questi anni non abbia visto il proprio valore ridursi alla metà sui mercati. Si perché, secondo le regole del commercio, in genere «compratori» pagano ai genitori delle vittime un prezzo ridicolo in termini economici, orribile in termini umani.

A PAGINA 6

## In Inghilterra dominano i motori Honda Mansell trionfa a Silverstone Ferrari, un altro amaro ritiro

DAL NOSTRO INVIATO  
WALTER GUAGNELLI

SILVERSTONE. Ultima gara del Mondiale '83: la Honda fa la sua prima, timida comparsa nel «grande circo» della Formula 1. Nessuna delle case costruttrici di motori che in quel momento dettano legge (Ferrari, Renault, Bmw) immagina che sta per iniziare una nuova era, un'era che esalterà la tecnologia del «Sol Levante». Dopo tre anni, infatti, i giapponesi hanno preso saldamente in mano le redini della Formula 1. La gara di ieri a Silverstone ne è forse la dimostrazione più evidente: ai primi quattro posti della classifica ci sono altrettante vetture azionate dai sei cilindri Honda. È vero che la Williams attorno al propulsore nipponi-

co ha saputo costruire un telaio superbo e che la Lotus ha inventato le sospensioni «attive», ma è altrettanto evidente che la differenza viene fatta dai motori. E i giapponesi con notevole lungimiranza investono ogni anno centinaia di miliardi e impegnano migliaia di cervelli in ricerche e sperimentazioni che poi trovano puntuale riscontro nelle strabilianti prestazioni dei propulsori. Essi umiliano sistematicamente, a questo punto, la tecnologia europea e anche quella americana (Ford). Fino allo scorso anno erano in tanti a sorridere di fronte alla moltitudine di piccoli ingegneri dagli occhi a mandorla che, in pista, con strumenti sofisticati-

simi, magari in maniera un po' goffa, si chinavano sulle Williams poi correvano di gran carriera dentro al box a controllare ogni minimo particolare sul computer. Oggi tutti ammirano ed invidiano questo fervore che ha portato la Honda ad un vantaggio tecnologico e di prestazioni.

Chi soffre maggiormente di questo gap tecnologico sono tre illustri case europee: Ferrari, Porsche e Bmw. Soprattutto la casa del Cavallino (per decenni, in Formula 1, simbolo di competitività, perfezione, e successo) si trova oggi in uno stato di profonda crisi tecnica, organizzativa e gestionale. Una crisi che l'ha portata ad una situazione di arretratezza e mancanza di risultati che neppure l'ingaggio miliardario di un tecnico come Barnard potrà superare.

Oggi, in F1, è giapponese il modello da imitare.



Nigel Mansell

## Lefebvre al Papa: «Modernista!»

Il contrasto esistente da anni tra monsignor Marcel Lefebvre, sospeso a divinis nel luglio 1976 da Paolo VI per il suo rifiuto del concilio, ed il Papa dovrebbe portare domani ad una chiarificazione con l'incontro tra il vescovo ribelle e il cardinale Joseph Ratzinger, prefetto della congregazione per la dottrina della fede. La posizione del vescovo di Ecône, si è, infatti, aggravata dal punto di vista canonico perché, nonostante i continui richiami, egli ha continuato ad accusare il Papa di esser fuori della chiesa e minaccia di nominare nuovi vescovi se le sue ragioni non saranno accolte.

«Riproporrò, domani, al cardinale Ratzinger le nostre preoccupazioni nei confronti di una chiesa sempre più liberale e neoprottestante» - ha dichiarato ieri monsignor Lefebvre a Rimini, nel corso di una conferenza stampa, dopo aver presentato alla prima messa celebrata in latino da Don Pier Paolo Petrucci da lui ordinato sacerdote il 29 giu-

«Il Papa è un modernista, non crede all'infallibilità». Il vescovo ribelle Marcel Lefebvre, ha di nuovo contestato duramente il concilio ed il Papa parlando ieri con i giornalisti a Rimini. Domani mattina è previsto un incontro tra Lefebvre e il cardinale Ratzinger a cui spetta confutare le ragioni

dello scomodo interlocutore. È difficile prevedere un accordo se le posizioni sono quelle ribadite ieri da questo prelato che, pur minoritario, si atteggiava ad anti-Papa. Sorprende, anzi, che nei suoi confronti la Santa Sede abbia usato una indulgenza non pratica per teologi molto seri e fedeli alla Chiesa.

ALCESTE SANTINI

gnone scorso a Ecône in Svizzera.

Nel dichiarare di non poter considerare «membro dell'attuale chiesa cattolica romana» perché dopo il concilio essa ha subito «una rivoluzione», Lefebvre ha rilevato di non temere la scomunica perché ritiene che la vera chiesa sia quella sua «Il Papa - ha affermato - è oggi incapace di parlare come Papa perché non crede più stesso all'infalibilità, la quale significa definire una verità per sempre. Il Papa, invece, secondo Lefebvre è un modernista perché parla di chiesa vivente, di fede

vivente, una espressione che non piaceva a Pio X perché fa pensare a qualche cosa che cambia».

Ha, poi, ricordato il suo incontro con Giovanni Paolo II quando, nel 1980, sembrava «sottolineare Lefebvre - che «volle concedere alla Fraternità di Ecône la messa tradizionale in latino». Ma chi si oppone - ricorda il vescovo ribelle - fu l'allora prefetto della congregazione per la dottrina della fede cardinale Franjo Šeper, il quale avrebbe detto: «Santità, non possiamo concedere la messa in latino alla Fraternità di Ecône perché ne

farebbero una bandiera». E poiché il Papa rimase in silenzio, Lefebvre ha fatto ieri questo commento: «Mi fece l'impressione di un Papa che non ha carattere. Pio XII, invece, era un'altra cosa».

Ma il punto di dissenso tra Lefebvre e la Santa Sede non riguarda la messa in latino, istituita da Pio V morto nel 1572 (perseguitò gli ugonotti come gli ebrei) e propose una lega per combattere i turchi perché musulmani) nel clima del concilio di Trento. Ai tempi di Gesù la messa si diceva in aramaico, mentre l'apostolo Paolo la celebrava in greco.