

**Il decreto tartaruga abbassa il numero dei morti nell'esodo. Ma Bonn chiede l'esenzione per i turisti tedeschi**

# L'Italia a 110 km l'ora salva quattordici vite umane

Seimila contravvenzioni, 686 incidenti, 616 feriti, 19 morti. Sono le cifre della prima domenica a velocità ridotta. E sono cifre confortanti: rispetto alla domenica precedente, diminuiscono in misura sensibile sinistri (meno 135), feriti (meno 204) e vittime (meno 14). Un argomento in più per chi sostiene il decreto estivo di Ferri, mentre sul ministro spara a zero il sottosegretario socialista ai Trasporti.

## VITTORIO RAGONE

ROMA. L'Italia spaccata in due? Risposta, nelle conversazioni quotidiane e nelle pubbliche dichiarazioni sui nuovi limiti di velocità. I 110 all'ora, carichi di simboli e degli effetti pratici che da due giorni si comincia a misurare, dividono partiti, associazioni e organi d'informazione. Dividono anche il governo: ieri il sottosegretario ai Trasporti, Angelo Cresco, socialista, ha messo da parte l'eleganza lanciandosi in commenti fioriti su Ferri e il suo decreto: «È una sceneggiata napoletana, un provvedimento che va revocato subito. È esemplare, frutto dell'emotività. Rende l'Italia più lunga per i turisti. Cresco ha da dire anche sui comportamenti di Ferri: «Un ministro non va in giro per le strade ad interpellare gli automobilisti, è di dubbio gusto».

orari, e nessuno fino ad ora si è disturbato ad avvisare ai valichi di frontiera che la musica è cambiata. Ma da ieri questo ultimo rimprovero non regge più, perché tutti i turisti che attraversano il confine per passare le vacanze in Italia ricevono istruzioni da comunicati scritti in tutte le lingue principali.

Dal Belgio altre critiche, stavolta in lingua italiana, piovono su Ferri: il commissario Cee responsabile della politica del turismo, Carlo Ripa di Meana, eccezione che «sarebbe più importante per la sicurezza e l'incolumità dei cittadini l'obbligo di portare le cinture di sicurezza e il rafforzamento dei controlli sul rispetto dei limiti di velocità da parte dei Tira».

campagna «contraria agli interessi generali» per attaccare un decreto che «sta dando risultati confortanti». Il deputato comunista Chicco Testa spinge perché si dia un senso «all'inversione di tendenza», non solo accentuando i controlli, ma prevedendo il divieto di pubblicizzare la velocità delle automobili e nuove tecnologie (come una «scatola nera» di bordo) che vietino di superare il limite consentito. Anche Francesco Rutelli, radicale, pensa che il provvedimento è giusto: «Contribuisce - dice - a smentire una "cultura della velocità" che in Italia si traduce soltanto in maggiore pericolo per le condizioni di strade e autostrade». Per molti altri il motto resta: «Si può fare di più». Così Roberto Cassia, presidente della commissione Industria del Senato, socialista come Cresco ma di opinione contrapposta, si dice d'accordo con i limiti di velocità, chiede al più presto l'obbligo delle cinture di sicurezza e condivide l'allarme di La Voipe: «Le notizie sul decreto Ferri riportate da alcuni giornali sono un esempio di quanto potrebbe essere improprio il rapporto tra potere economico e potere informativo». Più preoccupato il giudi-

zio di Franco Bassanini della Sinistra indipendente: «Le intenzioni erano buone, ma lo strumento è rozzo e inadeguato». È necessaria un'articolazione dei limiti di velocità, e soprattutto una serie di altre misure.

E il ministro? Ripete che il decreto antivelocità «è solo l'inizio», rassicura i turisti («terremo nel massimo conto la eventuale buona fede in caso di infrazioni»), insiste su «un criterio medio che permetta di viaggiare tranquilli e sereni, approntando alle vacanze estive, e salvaguardando la vita umana». Le prime cifre gli danno ragione: domenica, giorno d'avvio del «suo» decreto, ci sono stati 19 morti, 616 feriti e 686 incidenti. La domenica prima i morti su strada erano stati 33, i feriti 820, gli incidenti 817. Il bilancio della stagione estiva cala anche rispetto alla domenica scorsa: all'ora i morti furono 28, i feriti 753, gli incidenti 817. Sono aumentate solo le multe: domenica gli «autoveicoli» hanno fotografato seimila automobilisti troppo amanti dell'alta velocità. In testa Lombardia (1344 infrazioni) e Sicilia (778) unificato il paese sotto l' insegna di un «rombismo» duro a morire.



Una postazione della stradale per il controllo della velocità

## «Traffico lento» La Cee lo consiglia già da un anno

DAL NOSTRO CORISPONDENTE PAOLO SOLDINI

BRUXELLES. I tedeschi (almeno i democristiani e i bavaresi) hanno protestato. Ma per ora sono gli unici, in Europa. Alla Cee, anzi, pur in mancanza di reazioni ufficiali, pare di registrare una certa soddisfazione per l'introduzione del limite di velocità a 110 chilometri l'ora sulle autostrade italiane. Non fosse che perché l'idea di fissare un tetto più basso, e possibilmente uniforme, per le velocità consentite sulle autostrade europee è nata proprio qui, ed è formalizzata in una comunicazione della Commissione Cee al Consiglio dei ministri.

Altro che provvedimento «anti-europeista» come l'hanno definito i socialisti. Erwin Huber, Csu, e Ernst Hinken, responsabile Cdu per la politica dei trasporti (il governo di Bonn, conservatore, ha seguito la proposta di un limite di velocità di 100 km/h (quello di cui un largo schieramento chiedeva l'introduzione sulle autostrade tedesche e che è già imposto sperimentatamente su tratti autostradali in alcuni Länder) ridurrebbe le emissioni degli ossidi d'azoto, principali responsabili del fenomeno delle «pioggie acide», di circa 300mila tonnellate, ovvero il 10% delle emissioni provocate dagli autoveicoli e il 3% di tutte le emissioni. Con un limite a 120 km/h le riduzioni sarebbero più sensibili, sull'ordine del 7%.

Nella soddisfazione di Bruxelles, una nota un po' stonata: il commissario italiano Ripa di Meana ha dichiarato che «piuttosto» si farebbe bene a rafforzare i controlli, specie sui mezzi pesanti, e a imporre l'obbligo delle cinture di sicurezza. Benissimo, si tratta di misure certo necessarie, ma perché «piuttosto»?

La comunicazione al Consiglio del dicembre '86, che il commissario italiano Ripa di Meana ha dichiarato che «piuttosto» si farebbe bene a rafforzare i controlli, specie sui mezzi pesanti, e a imporre l'obbligo delle cinture di sicurezza. Benissimo, si tratta di misure certo necessarie, ma perché «piuttosto»?

ADALBERTO RICCI

SAVONA. «Diandiamo» il nostro posto di lavoro», «no alla chiusura dello stabilimento», «l'Acna può produrre senza inquinare». Mentre ieri mattina a Roma stava per iniziare l'incontro al ministero dell'Ambiente, il consiglio di fabbrica e 250 lavoratori dell'Acna Montedison di Cengio sfilavano con cartelli e striscioni nel centro di Savona.

In corteo i lavoratori hanno raggiunto piazza Nervi, dove si è svolta una seduta aperta del consiglio provinciale con la partecipazione dei parlamentari liguri (i senatori Bisso e Scardafani del Pci, il deputato socialista Cerofolini, il senatore Ruffino della Dc). Il segretario della Camera del lavoro Giancarlo Pinotti ha attaccato la direzione dello stabilimento chimico Montedison per la fuga di gas tossici che sabato scorso aveva seminato il panico sul versante piemontese della vallata. «Da parte dell'Acna pretendiamo un atteggiamento responsabile sulla sicurezza degli impianti, nell'interesse sia dei lavoratori che delle popolazioni». È stato approvato un ordine del giorno in cui si chiede «di non procedere a chiusure di nessun genere ma viceversa di predisporre subito l'attuazione delle prescrizioni richieste

## L'esperimento durerà 5 giorni. Milano regge all'assedio nel primo giorno di guerra alle auto

Milano ha avviato ieri la sua rivoluzione nel traffico cittadino, con la chiusura del centro alle auto private dalle 7,30 del mattino alle sei del pomeriggio. L'esperimento è riuscito, anche se dai ufficiali non ce ne sono l'impressione è che i milanesi abbiano accettato il provvedimento di buon grado. Lo stop resterà in vigore fino a venerdì, per essere sospeso in agosto e riprendere a settembre.

## ROBERTO CAROLLO

MILANO. I cinque giorni che sconvolsero il traffico sono cominciati nel migliore dei modi, la prima battaglia della guerra alle auto non ha lasciato sul campo quei morti e feriti che gli oppositori della chiusura paventavano: un po' di coda alle barriere, i soliti irriducibili delle quattro ruote che insistono per passare, ma nel complesso l'operazione funziona. Sul tabulato della Centrale operativa dei vigili urbani, dove vengono registrati ogni giorno i punti caldi del traffico, prevale la lettera N: sta per normale, ogni tanto compare la I di intenso, ma la C di congestionato. Segno che i milanesi hanno accettato di buon grado l'invito del Comune? È ancora presto per dirlo, un primo bilancio ci sarà soltanto venerdì. Ma l'asse del selvaggio non c'è. «Per il momento - dice l'assessore al traffico, il comunista Augusto Castagna che come ogni giorno è andato al lavoro sulla sua bicicletta verde metallizzata - posso solo parlare di impressione favorevole».

Il bersaglio, è stato sottolineato più d'una volta, è il traffico parassitario, non quello che dà lavoro, ma quello che non dà. «Per il traffico parassitario, non quello che dà lavoro, ma quello che non dà, è il traffico parassitario, non quello che dà lavoro, ma quello che non dà». «Ma non più di 4 o 5 mila, assicurano in Comune. Il cuore di Milano non è off limits per la comunità degli affari, delle fiere, della moda, la «business community» tanto cara al presidente della Camera di Commercio Piero Bassetti, ma è un cuore che ha bisogno di ossigeno. Ogni giorno 300mila macchine fanno l'assalto alla città. Così non si poteva continuare. E del resto i milanesi questo provvedimento lo aspettavano da quando, nel luglio '85, votarono a favore della chiusura del centro. Si parlò allora con un primo stop, dalle 7 alle 10, prolungato poi fino alle 11,30 e alle 13. Da ieri la Cerchia respinge l'assedio per tutto il giorno.

Nella Sala operativa di piazza Beccaria, sede dell'assessorato e della Vigilanza urbana, fin dalle prime ore del pomeriggio, vigili, amministratori, cronisti stavano lì con l'occhio inchiodato al monitor che controllano le principali vie di accesso al centro. Altri vigili sono in prima linea, alle barriere, come in trincea. 35 gradi all'ombra, a discutere, convincere, spiegare a indisciplinati e finti toni che si entra dopo le 18. Altri ancora fanno la ronda nella città proibita. Sono i «falchi» motociclisti con mezzi di rimozione al seguito che danno la caccia ai «portoghesi»: chi entra senza lasciapassare, se viene piazzato rischia fino a 100mila lire. La rivoluzione dura sino a venerdì, poi si interrompe per tutto agosto.

L'esperimento non poteva partire in un momento migliore: con la città non ancora del tutto spopolata dalle ferie, ma nemmeno congestionata come in altri mesi dell'anno. «Sarà una settimana utilissima - dice il vicesindaco comunista Luigi Corbani - un rodaggio indispensabile in vista della ripresa autunnale». Corbani ricorda anche che nei grandi centri urbani si concentra il 45% del traffico nazionale. Così i Comuni subiscono troppo spesso solo gli effetti della motorizzazione, senza poter gestire gli introiti, giacché è lo Stato a incamerare le tasse sulla circolazione. Si parla anche dei limiti di velocità sulle autostrade. «Va bene in parte i 110 - dice l'assessore Castagna - ma bisogna abbassare anche la velocità urbana, almeno a 40 chilometri, così come va rivista radicalmente anche il codice della strada, che risale a tempi in cui le auto erano poche, e inasprite le sanzioni a chi attenta al nostro uditto con l'uso indiscriminato del clacson. La guerra all'inquinamento e al rumore è ormai dichiarata».

NEL PCI

L'assemblea del gruppo dei deputati comunisti è convocata per oggi, martedì 26 luglio, alle ore 16. I deputati comunisti sono tenuti ad essere presenti senza eccezione alle sedute di oggi e mercoledì 27 luglio. I senatori comunisti sono tenuti ad essere presenti senza eccezione alle sedute pomeridiane di mercoledì 27 luglio e alle sedute successive. Iniziative. Oggi. A. Sarti, Carpi (Mo).

è in vendita nelle migliori librerie

**Alberto Stramaccioni**

**Il Sessantotto e la Sinistra 1966-72**

Editrice Protagon

Nell'anno del ventennale un'originale ricostruzione storico politica. Dai Cinquantenni al Sessantotto, movimenti e culture in Europa e nel mondo. Il caso italiano. Centri e periferie. Le riviste e i gruppi. pp. 281 - L. 23.000

Per prenotazioni, spedizioni e contrassegni, Rus e d. L., Via E. Fermi, 26 00100 Perugia - tel. 075/751234 - c.p. 1170368

---

**FESTA DE L'UNITÀ DI ROMA 1-24 LUGLIO 1988 CASTEL SANT'ANGELO**

**SOTTOSCRIZIONE STRAORDINARIA PER L'UNITÀ E LA STAMPA COMUNISTA**

**Numeri estratti alla festa Cittadina de l'Unità**

1° premio	Fiat Tipo concessionaria Fiat Ranchi	N. 13379
2° premio	TV color 28" con videoregistratore ditta Mazarrella B.	N. 03785
3° premio	Impianto stereo Pioneer completo di Compact Disk ditta Mazarrella B.	N. 02787
4° premio	Ciclomotore Agrati-Garali	N. 20881
5° premio	Videoregistratore ditta Mazarrella B.	N. 20391
6° premio	2 biglietti aerei a/p per Parigi Copacabana East-West	N. 14865
7°-8°-9°-10°	Walkman con radio e cuffia ditta Mazarrella B.	N. 03363 N. 03825 - N. 04783 - N. 16287

# Ferri: «Ecco i dati, valeva la pena»

«Per vincere questa battaglia contro la morte - dice il ministro Enrico Ferri - ce la stiamo mettendo tutta. Abbiamo anche istituito un osservatorio con esperti e tecnici per seguire la situazione ed intervenire alla occorrenza. So benissimo che frenare la velocità non basta. Ma intanto cominciamo». «Le contravvenzioni? Le pagheranno tutti. Su questo ministero e forze dell'ordine sono impegnatissimi».

D'accordo, ieri è andata bene, ma c'era una grande novità. C'è chi dice che il governo non era in grado di fare rispettare i vecchi limiti, figuriamoci i nuovi. Intanto, ci proviamo. Polizia, carabinieri e finanza sono impegnati al massimo. I mezzi d'informazione hanno molto aiutato. Il risultato è anche loro. Ma perché escludere che la gente, verificando i vantaggi della lentezza, finisca con il dare una mano?

Ma lei crede veramente che basti allentare la velocità per risolvere il problema?

Certo che no. Intanto c'è un problema di manutenzione delle strade. Quando vado in giro sento troppo spesso dire che questa o quella è una strada della morte. Bene, non dobbiamo averne più di strada a quel modo. Anche una pavimentazione più moderna può servire. Per esempio sulla bretella romana abbiamo un pavimento che assorbe l'acqua. Velocità ed acqua sono le maggiori cause di incidenti mortali...

Ma in realtà la velocità fa consistere le lette di mercato dell'automobile. Il problema è reale. Lei che risposta dà?

Io credo che una progressiva presa di coscienza sulla tragedia della morte sulla strada possa spingere la gente a non cercare macchine sempre più veloci e quindi possa condizionare la produzione automobilistica.

ALDO VARANO

ROMA. Un bilancio così non se lo aspetta nessuno, neanche lui, Enrico Ferri, il signor ministro dei Lavori pubblici che ha spaccato l'Italia tra favorevoli e contrari al decreto-tartaruga. Raggiante, da dietro il tavolo intonato di ufficiali che la polizia stradale ha elaborato tenendo conto dei rapporti di finanza e carabinieri. «Morti 19. Feriti 616. Incidenti 686. La domenica precedente - continua Ferri - avevamo avuto 33 morti e 820 feriti. Quindi meno 14 morti e meno 204 feriti. Vuole una controprova? Domenica 26 luglio del 1987 ci sono stati 28 morti. Il dato si avvicina a quello del 17 luglio di quest'anno. Insomma, con il decreto abbiamo salvato un bel po' di vite umane. Ma sarebbe valsa la pena anche per salvare una sola vita».

Ma lei crede veramente che basti allentare la velocità per risolvere il problema?

Certo che no. Intanto c'è un problema di manutenzione delle strade. Quando vado in giro sento troppo spesso dire che questa o quella è una strada della morte. Bene, non dobbiamo averne più di strada a quel modo. Anche una pavimentazione più moderna può servire. Per esempio sulla bretella romana abbiamo un pavimento che assorbe l'acqua. Velocità ed acqua sono le maggiori cause di incidenti mortali...

Ma lei crede veramente che basti allentare la velocità per risolvere il problema?

Certo che no. Intanto c'è un problema di manutenzione delle strade. Quando vado in giro sento troppo spesso dire che questa o quella è una strada della morte. Bene, non dobbiamo averne più di strada a quel modo. Anche una pavimentazione più moderna può servire. Per esempio sulla bretella romana abbiamo un pavimento che assorbe l'acqua. Velocità ed acqua sono le maggiori cause di incidenti mortali...

Ma lei crede veramente che basti allentare la velocità per risolvere il problema?

Certo che no. Intanto c'è un problema di manutenzione delle strade. Quando vado in giro sento troppo spesso dire che questa o quella è una strada della morte. Bene, non dobbiamo averne più di strada a quel modo. Anche una pavimentazione più moderna può servire. Per esempio sulla bretella romana abbiamo un pavimento che assorbe l'acqua. Velocità ed acqua sono le maggiori cause di incidenti mortali...

## Scuola La Cgil firmerà il contratto

ROMA. Domani la Cgil annuncerà ufficialmente la decisione sul contratto della scuola, ma è certo che lo firmerà. Ieri Antonio Lettieri, segretario confederale della Cgil, ha confermato la notizia dopo che era filtrata attraverso agenzie di stampa, ribadendo il giudizio positivo, già espresso nei giorni scorsi, sulle risposte che il governo ha dato alle osservazioni che la Cgil aveva presentato sull'accordo.

Il segretario della Uil-scuola, Osvaldo Pagliuca, ha così commentato la notizia: «Non può che suscitare soddisfazione la firma della Cgil. «Tuttavia - continua il sindacalista - questa perdita di tempo e di energie poteva essere evitata a tutto il sindacato e quindi ai lavoratori. Vedendo le cose ora con un attimo di freddezza - insiste Pagliuca - finiti i giorni roventi di palazzo Vidoni (il ministero della Funzione pubblica dove a giugno Cisl, Uil e Snal, e poi le Gilde, hanno siglato l'accordo) ci viene da pensare che la Cgil poteva firmare in quella sede il contratto che al passare dei giorni appare sempre più come un buon contratto».

## Gli incontri di Ruffolo con sindacati, dirigenti e Regioni. Oggi si decide sull'Acna. Consulto di ministri con De Mita

Oggi incontro dei ministri per l'Acna di Cengio. Ruffolo, Battaglia, Donat Cattin, e probabilmente lo stesso De Mita (ma l'incarico potrebbe essere passato al sottosegretario Misasi) valuteranno, la richiesta di chiusura della fabbrica avanzata dal ministro dell'Ambiente, leri riunione del responsabile del dicastero e i rappresentanti sindacali nazionali e regionali e con dirigenti della stessa Acna.

dell'incontro, hanno dichiarato di voler valutare se è possibile far fronte alle richieste ambientali della commissione nominata dal ministro senza arrivare a chiudere la fabbrica. «Sono tre anni - ha dichiarato il direttore dello stabilimento Salucci - che stiamo seguendo una strategia di risanamento del territorio e per il prossimo futuro abbiamo già stanziato 100 miliardi».

dice la relazione - non deve essere chiusa. Non sussistono le condizioni per un'ordinata «contingibile e urgente». Ma le conclusioni del gruppo, sintetizzate in 10 cartelle e consegnate al ministro nei giorni scorsi, non sono state sottoscritte - avverte sempre l'Ansa - da due degli esperti: Antonio Boccia dell'Università di Roma (che non è rintracciabile) e da Walter Ganapini che non ha ritenuto adeguata la sintesi consegnata al ministro «perché non corrispondente a quanto scritto nelle relazioni parziali. Il gruppo di lavoro doveva stabilire con ispezioni in loco «la compatibilità ambientale» degli scarichi delle acque reflue e dello smaltimento dei rifiuti dell'Acna con la salvaguardia dell'ambiente. L'indagine degli esperti è stata invece basata essenzialmente sui dati forniti dallo stabilimento che, per tutti i settori - acque, aria e suolo - risultano insufficienti e parziali. A leggerla, questa sintesi, si direbbe che all'Acna niente funzioni o, anzi, tutto va malissimo. Quanto alla bonifica dell'area, questa appare impraticabile. Ma forse il «pare» anche se così controverso, toglierà la patata bollente dalle mani dei ministri

MIRELLA ACCONCIAMESSA

ROMA. Apertura di un negoziato chiedono i sindacati. È aggiunto che si concluda rapidamente, sulle valutazioni della commissione unitaria, sulle prescrizioni indicate e sulla eventuale, necessaria, ordinanza relativa alle produzioni. In questo modo, il sindacato non vuole assumere il ruolo di semplice spettatore, ma intende assumersi le proprie responsabilità nei confronti dei lavoratori e delle popolazioni della zona.

La dichiarazione è venuta al termine della riunione a tre svoltasi in mattinata al ministero dell'Ambiente tra Ruffolo, i sindacati (confederali e rappresentanti regionali e chimici) e dirigenti dell'Acna. Nel pomeriggio incontro di Ruffolo con i presidenti delle due Regioni coinvolte, Piemonte e Liguria.

«La mia proposta - ha dichiarato il ministro Ruffolo che viene sollecitato dai parlamentari verdi a proseguire nella sua azione - non ha nulla di emotivo. Cerchiamo sempre di elaborare un giudizio valutando fatto per fatto. Abbiamo sempre cercato, d'altra parte, di conciliare la tutela ambientale con le esigenze occupazionali di quelle aziende coinvolte in provvedimenti «ecologici».

Mentre Ruffolo si prepara all'incontro di oggi con i colleghi dell'Industria, Battaglia, della Sanità, Donat Cattin e con lo stesso presidente del Consiglio De Mita o con il sottosegretario Misasi, incontro che potrebbe essere risoluto, le dichiarazioni sulla fabbrica che ha avvelenato una vallata si susseguono. I dirigenti dell'Acna, al termine