

Incidenti stradali, la strage continua
Le cifre Aci-Istat: novemila vittime nel '90
L'eccessiva velocità tra le cause principali
Ma si muore di meno sulle piste autostradali

La Lombardia, seguita dall'Emilia Romagna,
è in testa alla tragica graduatoria
Tra le 18 e le 19 il momento più critico
Il costo sociale annuo è di 16 mila miliardi

Auto, più pericoloso guidare in città

Stop al pedaggio? Autostrade dicono no «Telepass» a Milano

Autostrade: pedaggio sì, pedaggio no, il progetto è ancora in alto mare. Non marcano i disegni di legge che prevedono bolli e contrassegni per il pagamento. Per 52 miliardi di chilometri percorsi, in un anno, spesi dagli utenti 4.000 miliardi. A metà luglio «telepedaggio» sulla Milano-Laghi. La «Guida in autostrada» dell'Aiscat, utile vademecum per l'automobilista. Verso il grande esodo estivo.

CLAUDIO NOTARI

ROVA. È stata presentata alla stampa la «Guida in autostrada», la prima realizzata dall'Aiscat, l'associazione che raggruppa le 25 società concessionarie della rete. Nel volume, 120 pagine a colori, l'automobilista potrà avere una visione di cos'è l'autostrada: i servizi, il pedaggio, i consigli, la segnaletica, la rete e la specifica dei tracciati, dei parcheggi e delle aree di servizio corrispondenti. Un vero e proprio «vademecum» per chi viaggia in autostrada. Presente lo stato maggiore delle società, numerosi i temi trattati nella conferenza stampa.

Pedaggio sì, pedaggio no, il problema di questi giorni. Ma il progetto sul pedaggio è ancora in alto mare. Segnalo, infatti, il passo i disegni di legge in Parlamento che prevedono la sostituzione del pedaggio con forme di abbonamento ricorrendo a bolli o contrassegni da applicare sulle auto o a forme di pedaggio dinamico (telepass) che consentirebbero di passare le porte dei caselli, senza fermarsi sul conto corrente dell'utente. Attualmente sulle nostre autostrade circolano mediamente ogni giorno oltre due milioni e mezzo di veicoli che, nel 1990 hanno percorso complessivamente nelle reti a pagamento circa 52 miliardi di chilometri (un quarto circa dai mezzi-merc) con un costo per chi viaggia di oltre 4.000 miliardi di lire.

Il progetto dei bolli è stato bocciato dal presidente delle Autostrade-It, Mario Schiavone che lo ha definito un «sistema pensoso», difendendo la logica delle tariffe. «Per il pedaggio», ha specificato, «vale il principio che chi usa l'autostrada paga e chi la usa di più paga di più. Del resto, anche la Svizzera, nazione unica dove vige il sistema del bollo, sta facendo marcia indietro: il bollo - secondo il segretario dell'Aiscat, Vito Rocco - ci toglierebbe risorse e penalizzerebbe gli utenti occasionali».

In Europa il pedaggio, come in Italia, si paga in Francia, in Spagna, in Portogallo, in Austria, in Grecia. In quei paesi come la Germania, dove non c'è il pedaggio, le autostrade sono state costruite dallo Stato con i soldi di chi le contribuisce e non solo di chi le utilizza. Togliendo i pedaggi non si eviterebbero le lunghe code e si faciliterebbe la

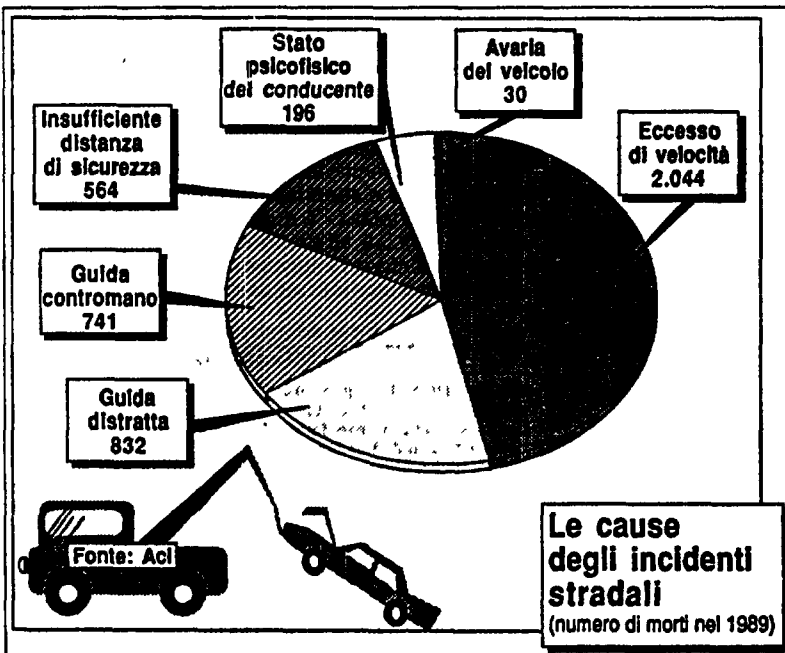
Novemila morti e 220 mila feriti in un solo anno. Non è il bilancio di una guerra, ma quello dei circa 300 mila incidenti che hanno insanguinato strade e autostrade italiane nel 1990. Un'ecatombe che, con l'arrivo dell'estate e dei grandi esodi di massa, rischia puntualmente di ripetersi, mentre poco o nulla si fa per rendere le strade più sicure e, soprattutto, per far rispettare limiti di velocità e uso delle cinture di sicurezza.

ALESSANDRA LOMBARDI

MILANO. La strage non si ferma. Secondo le più aggiornate statistiche Aci-Istat sugli incidenti stradali in Italia - presentate ieri a Milano - i morti sulle strade nel 1990 (dati ancora provvisori, in via di elaborazione) sono stati 6.601, 200 in più dell'89. Ma se si considerano anche i decessi avvenuti dal settimo giorno dopo l'incidente, il tragico, bollettino di guerra sale a 9.000 vite perdute. Luglio e agosto - tempo di vacanze e di biblici esodi e controesodi automobilistici per l'80% degli italiani - i mesi più insanguinati. Agosto in testa alla tragica classifica dell'89 con 627 vittime, luglio a quota 621. Dicembre, con le vacanze di Natale, a ruota: 561. Ma i responsabili milanesi dell'Aci lanciano l'allarme: «Anche se non fa più notizia, l'ecatombe estiva è sempre più pesante. L'anno scorso i morti a luglio sono stati 668».

La stragrande maggioranza delle disgrazie è imputabile al comportamento scorretto e imprudente dei conducenti. E a dispetto delle italiane pantomime sui limiti, la velocità rimane la principale causa di

oltre il 40% degli incidenti, mietendo 2.044 vite. E contrariamente a quanto si potrebbe supporre, si corre e si muore di più sulle strade extraurbane (1.087 morti) e su quelle cittadine (737), che sulle infernali piste autostradali (220). Che le città siano trappole mortali, dove i semafori rossi «bruciati» sono la normalità e gli automobilisti con la cintura allacciata autentiche mosche bianche, è confermato da un altro dato dell'89: 2.547 i morti e 154 mila i feriti nei centri urbani a fronte dei 2381 e 40 mila su autostrade e statali. Fra le cause delle sciagure, al secondo posto compare la «guida distratta» (832 vittime) e al terzo posto - incredibilmente - la guida contromano che uccide circa 800 persone l'anno, di cui una trentina addirittura in autostrada. In cifra assoluta la Lombardia è in testa in rapporto alla popolazione e al numero di auto circolanti (è la Lombardia la regione che paga il più alto tributo di sangue, con 876 morti e oltre 32 mila feriti, seguita dall'Emilia Romagna con 835 decessi e oltre 24 mila infortuni. Fra le grandi città, Roma registra il



più alto numero di vittime (254), seguita da Milano, con 111.

Il sabato e la domenica, ovviamente, i giorni più a rischio. Gite fuori porta e fughe dalla città nel week-end dell'89, hanno stroncato 2.077 vite umane. Ma l'effortia della festa pesa tragicamente anche sulle statistiche del venerdì (845 vittime), così come la stanchezza del ritorno il lunedì (848). Le ore dell'uscita in massa dal lavoro, tra le 18 e le 19, quelle più critiche.

L'analisi dell'Automobile Club, indica infine una graduatoria della pericolosità delle autostrade e delle statali, in base al numero di incidenti per chilometro. Le tangenziali est e ovest di Milano, la Serravalle-Genova e il grande raccordo anulare di Roma guidano la classifica delle autostrade più «letali»: la Statale 554 Cagliari-Roma, la SS 8 Via del mare e la SS 13 Pontebbana quella delle strade statali.

«Non si può continuare a considerare questa strage inevitabile. Occorre potenziare gli organici della polizia stradale, organizzare diversamente i lavori di manutenzione che sono eterei, essere rigorosi nel colpire le violazioni alle norme del codice, magari con multe meno salate ma frequenti, multe che oggi nessuno si sogna di dare», ha commentato il presidente dell'Aci di Milano Stucchi Prietti, ricordando che ogni anno il costo sociale degli incidenti stradali si aggira sui 16 mila miliardi».

Centinaia di presidenti e commissari, secondo tradizione, hanno rifiutato l'incarico

Ultima campanella per 500.000 studenti

È iniziato il rito dell'esame di maturità

Scorta di penne, dizionario sotto il braccio, qualche appunto nascosto perché potrebbe sempre venir buono. Per oltre mezzo milione di studenti inizia questa mattina, con qualche tutto sommato poco giustificata trepidazione, l'esame di maturità. La vera suspense è legata, come ogni anno, alla corsa per coprire i buchi lasciati dalle centinaia di presidenti e commissari che hanno rinunciato all'incarico.

PIETRO STRAMBA-BADIALÈ

ROMA. Ci siamo. Con la prova scritta di italiano - tre «tracce» (letteraria, storica, d'attualità) comuni a tutti, una quarta specifica per ogni indirizzo di studi - inizia questa mattina alle 8.30 l'edizione '91 dell'esame di maturità, che proseguirà domani con il secondo scritto e poi, dalla prossima settimana, con i colloqui su due materie. Il gruppo più numeroso, tra i 506.964 candidati, è costituito dai 134.063 aspiranti ragioniere, seguiti dai 77.181 studenti del liceo scientifico e dai 69.360 iscritti agli istituti professionali. Più scacati i 49.920 futuri periti industriali, i 39.198 ragazzi del liceo classico, i 38.459 prossimi (cele delle nascite permettendo)

maestri, i 32.815 aspiranti geometri, i 16.230 studenti dei licei artistici e delle scuole d'arte applicata. Sparulissimo, in fondo alla classifica, il drappello degli appena cento futuri tecnici aeronautici.

Il batticuore dei candidati e, forse ancor di più, dei loro genitori - benché le statistiche informino che le promozioni superano ormai il 93% del totale, la percentuale più alta in Europa - è d'obbligo. Per molti di loro, quella appena trascorsa dev'essere stata una notte tutt'altro che tranquilla. Ma non solo per loro: in numerosi provveditorati le luci sono rimaste accese fino alle ore piccole nell'affannoso tentativo di riuscire a sostituire in tempo,

sentati spontaneamente per rimpiazzare i colleghi «disertori». Una disponibilità che, però, da sola non risolve il problema: negli ultimi anni è capitato con una certa frequenza che all'ultimo momento i provveditorati, ormai con l'acqua alla gola, siano ricorsi a persone che sarebbe azzardato definire sufficientemente qualificate a ricoprire un incarico che, almeno in teoria, dovrebbe essere estremamente delicato e di grande responsabilità e che - sempre in teoria - dovrebbe incidere, nel bene o nel male, sul futuro di centinaia di migliaia di giovani.

Pura teoria, in effetti, perché la realtà è quella di un esame che tutti - a partire proprio dagli «addetti ai lavori» - ritengono ormai un puro rito di passaggio che sicuramente non serve a valutare né il livello di preparazione scolastica dei ragazzi né, tantomeno, il loro effettivo grado di maturità. Almeno finché non verrà attuata quella riforma che, a parole, tutti vogliono, che ogni ministro della Pubblica Istruzione promette solennemente per «anno prossimo», ma che di fatto da almeno vent'anni non riesce a vedere la luce.

Non hai pagato la tassa antivandalismo? Niente scrutini

ROMA. Promossi, bocciati o rimandati? Gli studenti di due scuole, una a Trento, l'altra a Genova, potranno conoscere l'esito dell'anno scolastico solo se non risulteranno «moresi» rispetto al pagamento di una tassa per i danni provocati alle strutture scolastiche. All'Istituto tecnico per geometri «Bonomati» di Genova, niente risultati per gli studenti che non pagheranno la duemila lire della «tassa antivandalismo» imposta dal consiglio di istituto. Misure drastiche anche in un istituto tecnico industriale di Trento: chi ha rotto provette, attrezzi meccanici ed altri strumenti didattici li dovrà pagare, altrimenti niente «quadri»: i voti sono coperti da una striscia bianca.

Minacce a Claudio Martelli

Indagini della Procura

Il Guardasigilli nel mirino della mafia?

ROMA. Il ministro di Grazia e Giustizia, Claudio Martelli, potrebbe trovarsi nel mirino della mafia. È quanto sta accertando la Procura della Repubblica di Roma che ha aperto un'indagine su una serie di misteriosi episodi avvenuti nei mesi scorsi, che hanno visto come oggetto il Guardasigilli ed un suo collaboratore. Gli episodi - rilevano gli inquirenti - coincidono con la fase più avanzata delle iniziative del ministro per un più incisivo impegno contro la mafia. A cominciare dal varo del decreto che ha permesso il ritorno in carcere dei più pericolosi boss di Cosa Nostra. Il primo episodio sospeso è della notte del 19 febbraio quando ignoti «ladri» entrarono nella casa di Martelli e rubarono alla rinfusa quadri ed oggetti di scarso va-

Italia Nostra denuncia: deturpate le piccole isole, la riviera ligure e quella sorrentina

Nuovi porti per alimentare il turismo

In pericolo le più belle località costiere

MONICA RICCI-SARGENTINI

ROMA. «Alcune fra le più belle località costiere italiane corrono il rischio di essere deturpate dalla costruzione di porti turistici. Tutti, oggi, parlano di difesa del territorio ma nessuno si cura di non danneggiarlo. Italia Nostra lancia un appello perché il ministero dei beni culturali fermi immediatamente la distruzione di ambiente, fauna e di località archeologiche preziosissime». È questa la denuncia presentata ieri, in una conferenza stampa, da Floriano Villa, vicepresidente dell'Associazione ambiente Italia Nostra. A destare molta preoccupazione sono i porti in costruzione nelle pic-

cole isole (Ventotene, Elba, Capraia, Ponza, Stromboli) e in due località emblematiche: Marina di Cassano, sulla costa sarda, una zona sottoposta a vincolo paesaggistico, monumentale ed archeologico, e S. Stefano a Mare, sulla riviera ligure, a metà strada fra Sanremo e Imperia, dove è stato previsto un megaporto turistico da mille posti. «Il problema», ha spiegato Villa - è anche l'inurbamento che seguirà la costruzione dei porti in località che già sono piene di residence e villette».

Marina di Cassano è uno dei pochi luoghi sulla costiera sorrentina in cui è rimasta intatta la falesia tufacea, alla oltre 50 metri, lo sbocco al mare è garantito da una calata Greco Romana intagliata nel costone tufaceo che è di grande interesse archeologico. Se il porto venisse costruito la calata verrebbe danneggiata e l'unica spiaggia esistente sarebbe distrutta. «I lavori sono andati avanti nonostante il parere contrario delle Soprintendenze competenti - ha detto Mario Maresca, presidente del consiglio regionale campano - e in contrasto con il Piano paesistico della regione Campania. Nel 1990 il Consiglio di Stato ha dichiarato il progetto incompatibile con la salvaguardia delle bellezze naturali e dei

siti archeologici presenti nella zona e ha invitato il Ministero dei beni culturali a esprimersi nuovamente sulla questione. Ma il ministero continua a tacere, sembra restare in attesa del fatto compiuto e intanto i lavori continuano nonostante siano stati emanati ordini di sospensione».

Un'altra vicenda esemplare è quella del porto di S. Stefano a Mare che fino al 1985 era una delle poche zone rimaste intatte sulla riviera ligure. Poi un imprenditore locale, Antonio Cozzi, progettò un grande porto turistico che dovrebbe coprire dieci ettari di mare bellissimo con fondali rocciosi affioranti e con praterie di posi-

LETTERE

I pericoli della stanchezza (ma ci resta un antidoto)

Caro direttore, l'esperienza dei nostri giorni, quella che deriva dal nostro rapporto col potere, ci dice che siano stanchi della politica della nostra classe dirigente e che di conseguenza s'è attenuata o, addirittura, s'è annullata la voglia di fare politica. Così la gente perbene, quella che costituisce la base di uno Stato di diritto, senza la quale non c'è né Stato né diritto, comincia ad essere meno presente nelle stanze dei gangli dello Stato ed in quelle della società civile.

C'è una istintiva scaltrezza politica in questo comportamento ed è quella di intuire che prima o dopo questa classe politica, lasciata a se stessa, cadrà. Ma una stessa scaltrezza c'è dalla parte opposta: da parte, voglio dire, di quelli che, non volendo o sapendo fare una politica popolare, capiscono che la migliore soluzione è quella di utilizzare questa scaltrezza della gente, è quella di occupare, come in un golpe stacciatore, le leve del potere.

È per questo motivo che le opposizioni devono tagliare in questo momento tutti i nessi che le univano agli uomini del potere, aprendosi ad una politica provocatoriamente dinamica che serva a scopierare i trucchi dell'iter verso la dittatura.

La prova della validità di questa necessità di un rilancio, di sparare sul nemico nel momento in cui si prepara all'attacco? L'esito del referendum!

Vito Mercadante, Roma

detto che il tutto era a pagamento: 600.000 lire a elemento, ha precisato.

Potevo, mi ha detto, farmi curare i denti, gratuitamente, era mio diritto; e poi andare dove volevo a farmi mettere la dentiera.

Sono andata da una dentista privata, la quale ha una amica che lavora alla Usl: alla Usl mi avrebbero tolto i denti e, privatamente, a pagamento, avrei avuto la dentiera.

Sono andata alla Usl e mi è stato cavato un dente; però quella signora ha detto che ne sono venuti fuori due; il sesto e il settimo. E io mi sono spaventata tantissimo, dato che il settimo... è già parecchi anni che è via dalla mia bocca.

Sono andata allora alla Clinica odontoiatrica e stomatologica dell'università di Milano. Il dentista mi ha detto che non ho bisogno di dentiera, ma che devo curare i denti e le gengive. Mi ha mandato a fare una radiografia panoramica della bocca. L'esame radiografico segnala, collateralmente, osteoporosi.

Sono tornata alla clinica; erano molto dolenti, mi hanno cavato un dente e mi hanno dato due foglietti verdi: uno per parodontite, telefonare a settembre; l'altro per protesi: telefonare anche qui a settembre; ma c'erano però liste d'attesa di tre anni. Allege fotocopie.

Sono qui, con i miei denti, e mangio frullato a 58 anni.

Elisa Angius, Moncuocco di Vernate (Milano)

Ringraziamo questi lettori tra i molti che ci hanno scritto

Ci è impossibile ospitare tutte le lettere che ci pervengono. Vogliamo tuttavia assicurare ai lettori che ci scrivono e i cui scritti non vengono pubblicati, che la loro collaborazione è di grande utilità per il giornale, il quale terrà conto sia dei suggerimenti sia delle osservazioni critiche. Oggi, tra gli altri, ringraziamo:

Quei cavalli siano curati a spese di chi organizza...

Signor direttore, siamo un gruppo di persone che non hanno dimenticato le ombre e strazianti immagini della caduta che ha portato all'abbandono del cavallo della contrada Flora nel corso del recente Palio di Legnano corso il 26 maggio. Siamo convinti che nel rispetto verso i cavalli, la sensibilità, della civile popolazione leghnese, l'immagine della città in Italia, sia necessario porre fine alla crudele consuetudine di far disputare il palio nello stadio civico.

Tale struttura, a causa delle dimensioni anguste, è totalmente inadatta a ospitare corse di cavalli. Le curve del percorso hanno raggiunto insufficiente: ciò provoca le cadute dei concorrenti con conseguenze pericolose sia per i cavalli sia per i fantini.

Pertanto chiediamo che tale corsa sia organizzata in una struttura adatta; inoltre chiediamo che i cavalli che malagratamente risultano feriti, non vengano abbattuti ma curati a spese dell'organizzazione o della assicurazione da essa stipulata.

Massimiliano Palladino e altri sei cittadini di Legnano (Milano)

Walter Pizzardello, Milano; Elena e Antonio Castaldi, Casanorino; 74 ferrovieri del Deposito locomotive di Torino; Franco Carosi, Roma; Bassolino Bassoprolfo, Roma; Luigi Gagliardi, Guidonia; Margherita Redelli, Milano; Odoardo Castellari, Bologna; Mauro Rotellini, Genova; Italo Bonamano, Nettuno («Per le funzioni istituzionali - assessori, sindaci, consiglieri, deputati, ministri, ecc. - deve essere un tempo da definire, alla cui scadenza ognuno torni alla professione che svolgeva prima di servire il Paese»).

Bruno Manicard, Modena («I nostri giovani magistrati vincitori di concorso non avranno esperienza, è vero; ma la continua serie di condoni, amnistie e grazie sovrane e altre agevolazioni e complicità forse anche ad alto livello, finora di chi è stata opera?»); Mario Degl'Innocenti, Viareggio («A proposito della soppressione di almeno 300 mila lire sui veicoli fuoristrada: lo possiedo una Suzuki Samurai che per dimensioni, cilindrata, prezzo di acquisto sta al di sotto di centinaia di altri modelli di auto; dunque, che cosa si vuole colpire? Il fatto che può andare in salita un po' più delle altre? O che può andare anche nelle buche?»).

«Sono qui, con i miei denti e mangio frullato...»

Signor direttore, pensionata della minima, in questo momento ho problema di denti.

Sono andata all'ospedale di Pavia (è il più comodo da casa mia), con la richiesta del medico di base, per una visita odontoiatrica. Il dentista mi ha mandato dal protesista dell'ospedale; il protesista, dopo la visita, mi ha