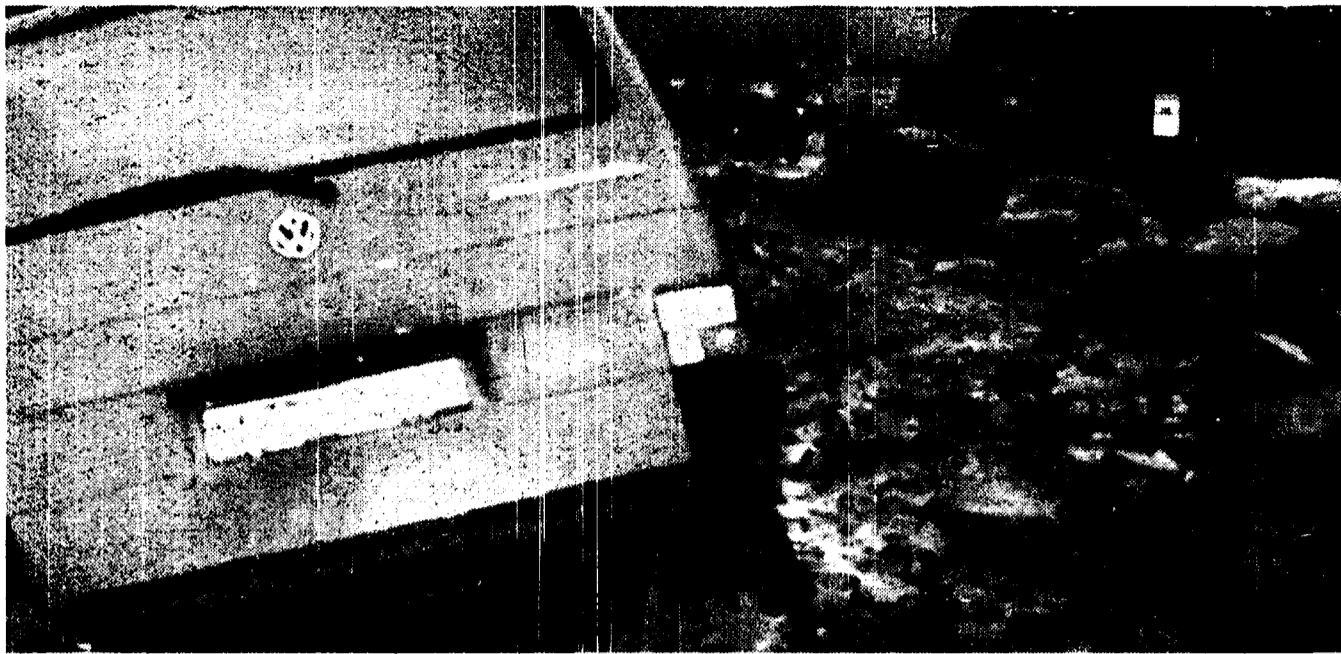


Bressanone, crolla la montagna e blocca strade e ferrovia
Traffico dirottato sugli altri passi alpini che vanno in tilt

Quindici milioni di vacanzieri nella seconda ondata d'esodo
Troppi veicoli sull'Autofiori: ingresso scaglionato ai caselli



Un'autovettura tedesca travolta dalla frana sull'autostrada del Brennero. Sotto, la colonna lunga 40 km di auto in basso, turisti si disestano in una fontana romana

Brennero, 40 km di fila per una frana



Quaranta chilometri di veicoli incolonnati al passo di Resia. L'intasamento si è creato dopo che una frana ha interrotto la circolazione stradale, autostradale e ferroviaria al valico del Brennero. È partito male il «turn-over» dei vacanzieri di metà luglio che sta spostando 15 milioni di persone (e 11 di veicoli) per l'Italia. Problemi di sovrappiombamento anche sull'«Autofiori»: l'ingresso ai caselli viene scaglionato.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Quaranta chilometri di fila al passo alpino di Resia. È un gigantesco ingorgo di auto, Tir, camper. Il tutto per aggirare una frana di sassi e detriti che si è abbattuta, la notte scorsa, su strada e autostrada del Brennero, interrompendo la circolazione. Neppure la ferrovia è stata risparmiata: convogli fermi uno dietro l'altro, poi incanalati lungo un unico binario con enormi rallentamenti. La frana si è staccata da un canale della montagna nei pressi di Mezzaselva, a pochi chilometri a nord di Bressanone, in seguito ad un forte temporale che ha causato anche lo straripamento di un ruscello. Una zona, quella del disastro, dove già in passato ci sono state delle frane.

Dopo i primi momenti di panico e caos organizzativo, il traffico turistico, particolarmente intenso in direzione Sud, è stato deviato verso il territorio austriaco e i valichi alpini di Gloggnitz e Pennek, strade strette, d'inverno impraticabili. Così come il passo di Resia, mandato in tilt dall'improvviso assalto della massa dei veicoli. E l'incolonnamento ha raggiunto anche i 40 chilometri.

sione di tante vetture: così l'ingresso dei veicoli viene momentaneamente «congelato», come è già avvenuto sull'Autofiori.

Già da venerdì sera code continue in tutte le uscite da Milano, verso Sud una fila di 4 chilometri dalle 15 alla mezzanotte, alla baia Est verso Venezia, 3 chilometri di auto, ininterrottamente da mezzogiorno, per undici ore, e verso i laghi file di due chilometri e attese fino alla mezzanotte. Tra Milano e Lodi 6 chilometri di sosta per un incidente.

Le code ieri si sono ripetute in prima mattina e, dopo le ore calde, fino a notte inoltrata in tutte le direzioni. Code di 10 chilometri verso l'Adriatico, fra Bologna e Borgo Panigale, San Lazzaro dalla mattinata fino alle 14 per un incidente. Rallentamenti con file di 4-5 chilometri tra Faenza e Forlì. Traffico intenso nelle uscite di Roma, Firenze, Napoli, con ingorghi. Una quindicina di fermi in un tamponamento a catena nei pressi della Roma-L'Aquila, per il ribaltamento del rimorchio di un Tir carico di frutta. Una decina di vetture coinvolte nell'incidente che ha bloccato, per alcune ore, la carreggiata Nord dell'autostrada.

Sulla Savona-Ventimiglia, per il soprappiombamento dei veicoli, numero chiuso sull'Autofiori, con ingressi limitati ai caselli. La decisione è stata presa dalla concessionaria per evitare la paralisi. Non più di 5.000 auto l'ora nelle due carreggiate, 2.500 verso la Francia e altrettanto verso Genova.

Il provvedimento vale anche per oggi e domani. I caselli interessati sono: Sanremo, Albenga, Alassio, Pietra Ligure, Loano, Finale. Situazione delicata per i rientri di oggi dalle spiagge, con il pericolo del «semaforo rosso». Dicono i responsabili: «Meglio un'attesa ai caselli che trovarsi incolonnati, magari in galleria». Il guaio è che non ci sono gallerie. Resta l'Aurelia, vero e proprio colabrodo.

dall'Abruzzo e, sulla Firenze-Mare, dalle 18 alle 24.

Qualche consiglio: è importante, in questi periodi di traffico intenso, il rispetto dei limiti di velocità che sono 130 kmh per le cilindrate sopra i 1100 cc e 110 per quelle inferiori. Evitare i lunghi percorsi senza fermarsi mai: una sosta di 10 minuti in un'area di servizio può ridare più energia per guidare con più attenzione. Evitare di distogliere l'attenzione dalla guida per curiosità, nel caso di incidenti, nella carreggiata opposta; non invadere mai le corsie d'emergenza, a meno che non si sia costretti per motivi di effettiva urgenza.

Se non si vuole perdere tempo ai caselli, evitando la noia delle file, sarebbe opportuno per l'automobilista, usare il «Viacard» che va inserito direttamente nelle apparecchiature delle uscite riservate e il pedaggio viene pagato senza perdita di tempo.

Comunque, prima di mettersi in viaggio, è bene informarsi sulle condizioni del traffico, del tempo e sui percorsi alternativi, quando esistono, telefonando al Centro informazione al numero 43632121 (con il prefisso 06 per chi telefona da fuori Roma) dove, di giorno e di notte, è possibile ricevere tutte le informazioni per un viaggio tranquillo. Le informazioni, oltre in italiano, sono date in inglese, francese e tedesco. Eventuali informazioni di carattere locale possono essere richieste alle direzioni operative di Genova, Milano, Bologna, Firenze, Fiano Romano, Cassino, Pescara, Bari Udine.

Cantieri di manutenzione straordinaria

- A1 - Bologna-Firenze:** un cantiere sul viadotto Setta, tra Sasso Marconi e Viareggio al km 216; due cantieri itineranti nelle gallerie: un cantiere saltuario.
- A3 - Salerno-Reggio Calabria:** una decina di cantieri fissi ed itineranti su tutto il tracciato.
- A7 - Serravalle-Beneva:** un cantiere nella galleria Campora tra Busalla e Genova-Bolzaneto, al km 116.
- A9 - Latina-Chiasso:** un cantiere tra Como e Chiasso per lavori su un sottovia.
- A10 - Beneva-Savona:** un cantiere sul viadotto Costa, tra Celle Ligure e Albissola, al km 32; un cantiere sul viadotto Arrestra, tra Arenzano e Varazze, al km 24; più un cantiere itinerante.
- A12 - Beneva-Sestri:** un cantiere nella galleria Maggio, tra Recco e Rapallo, al km 25; più un cantiere itinerante.
- A14 - Pescara-Vasta:** due cantieri itineranti.
- A16 - Napoli-Caserta:** un cantiere sul viadotto Lenza Pezze di Valle, tra Avellino Est e Benevento, al km 42.
- A23 - Carra-Torvisca:** un cantiere itinerante.
- A24 - Roma-L'Aquila-Teramo:** sei cantieri in attività in agosto e settembre.
- A25 - Roma-Pescara:** cantieri in attività in agosto e settembre.

Cantieri di manutenzione ordinaria

- I cantieri delle Autostrade Iri sono più di un centinaio, quasi tutti itineranti. Sono attivi nelle ore diurne dal lunedì al venerdì.
- A4 - Venezia-Trieste:** lavori sospesi e cantieri rimossi dal 1° al 31 agosto e sulla Venezia-Padova, cantieri chiusi nel week-end e nei giorni di traffico intenso.
 - A15 - Parma-La Spezia:** cantieri dal km 22 al km 38 della carreggiata Sud, sul viadotto Pratola Nord e nella galleria Cerchia Nord.

Terzo corsio

- A1 - Milano-Piacenza:** lavori in diverse fasi di realizzazione.
- A1 - Frosinone-Capua:** ultime fasi dei lavori di ampliamento che dovrebbero essere conclusi entro il 24 luglio sulla carreggiata in direzione Capua ed entro Ferragosto verso Frosinone.
- A4 - Brescia-Padova:** cantiere aperto da Soave a Padova Est.
- A7 - Milano-Serravalle:** lavori in agosto e settembre dal km 0 al km 40 e dal km 62 al km 73, con cantieri chiusi a fine settimana.
- A14 - Bari-Caserta:** i lavori dovrebbero essere ultimati entro luglio.

La Società Autostrade assicura che i cantieri per la manutenzione straordinaria saranno rimossi dal 24 luglio e resteranno fermi per tutto agosto, fino al 3 settembre. Chiuderanno quelli di manutenzione ordinaria dal 23 luglio al 3 settembre. Resteranno aperti invece, quelli per la costruzione delle terze corsie.



Il Papa interrompe per un giorno le ferie. Oggi visita Susa

AOSTA. Giovanni Paolo II interrompe oggi le vacanze per recarsi a Susa in visita pastorale. Il portavoce Joaquín Navarro, incontrando ieri i giornalisti, ha detto che le prime giornate in Valle d'Aosta il Pontefice le ha trascorse alternando alle passeggiate la preparazione dei discorsi che pronuncerà il 14 e 15 agosto a Czechozovka per la "Giornata mondiale della gioventù" e lo studio della lingua magiara in vista del viaggio in Ungheria. Wolyta studia e scrive al mattino presto, prima di uscire, e poi di nuovo alla sera, dopo una cena frugale (brodo, un assaggio di pasta, formaggio e frutta) consumata nello chalet di Les Combes. «È di ottimo umore - ha continuato il portavoce - ed in montagna cammina per molte ore in silenzio, a

passi lunghi e cadenzati, perché cerca quella che chiama "una benedetta stanchezza". Le vacanze per lui sono infatti più un cambio di attività che un vero riposo». Navarro ha poi descritto l'allenamento fatto nelle prime tre passeggiate (durate circa 8 ore l'una ed a quota in genere non altissima) che servirà al Pontefice oggi per "scalare", vicino Susa, i 285 scalini dell'antico santuario di San Michele, dove ad accoglierlo, assieme a padri romminiani ci sarà pure il vescovo di Acerca, don Riboldi. Tutti i vescovi del Piemonte, invece, concelebreranno con Giovanni Paolo II in mattinata a Susa per la beatificazione di un loro precettore: Edoardo Rosaz, vissuto alla fine dell'800.

In vacanza con il telefono. Un nuovo servizio della Sip per essere rintracciati

ROMA. Se andate in vacanza in un posto non troppo lontano da casa potete essere rintracciati al vostro numero telefonico abituale. È il nuovo servizio offerto dalla Sip, negli Stati Uniti esiste già da tempo e si chiama «Follow me» (seguitimi), per ottenerlo basta chiamare il 187. Basterà digitare i tasti *21* seguiti dal numero telefonico del posto di vacanza e la magia sarà fatta: tutte le chiamate che arriveranno a casa vostra saranno immediatamente trasferite al numero indicato. A una condizione però, e non da poco: chi dovrà essere trovato a tutti i costi non dovrà allontanarsi troppo da casa. Se il prefisso telefonico è diverso al-

LETTERE

Una questione nevralgica, l'«onda lunga» delle Leghe

Caro direttore, sono un insegnante di scuola media superiore, cattolico praticante, che con molto entusiasmo aderì al processo di trasformazione del Pci, con lo scopo di partecipare alla costruzione di una grande forza democratica di sinistra, capace di sbloccare la democrazia italiana.

Questo vitale progetto stenta a decollare per una serie concomitanti di fattori frenanti, solo in parte previsti. Certamente la scissione dalla consapevolezza di appartenere alla migliore compagnia partitica nazionale; certamente ha subito alcune inevitabili oscillazioni la linea politica del gruppo dirigente. Ma le vere delusioni non sono lì. Ormai la questione politica nevralgica nel nostro Paese è l'«onda lunga leghista». Accanto al Psi e alla Dc abbiamo ora un «terzo incomodo» estremamente serio.

Dalle cronache quotidiane, dalle discussioni con la gente comune e con i militanti stessi emergono segnali univoci. Pertanto urge una mobilitazione generale del partito intorno all'idea dello sviluppo delle autonomie regionali («Länder» tedeschi potrebbero costituire un valido punto di riferimento). O facciamo nostro questo cavallo di battaglia, già quasi inghiottito dal segretario Occhetto, o le prossime elezioni politiche generali potrebbero rivelarsi per noi un'altra Caporetto.

D'altronde, si deve scongiurare pure che i fatti di Slovenia possano diventare in un futuro prossimo venturo i fatti di una parte d'Italia.

Tiziano Guanotoni Garofoli, Sezione del Pds, C. Salinari, Milano

Tiziano Guanotoni Garofoli, Sezione del Pds, C. Salinari, Milano

Va bene la dialettica interna, non il clima rissoso

Cara Unità, sono sorpreso, forse perché ingenuamente ingenuo, delle reazioni polemiche di molti «altolocati» compagni, all'articolo di M. Salvati apparso martedì 9 luglio; io ho condiviso la sostanza dell'articolo anche se alcune interpretazioni sono forse discutibili, e sono convinto che rappresenti l'opinione della stragrande maggioranza degli iscritti e dei militanti. C'è l'esigenza di limitare, dopo due anni estenuanti, la polemica, e c'è l'esigenza di unità e coesione; anch'io ho avuto l'impressione che esista una linea generale di indirizzo politico-strategico. I chiarimenti richiesti in merito alla linea politica, da tutti coloro che hanno polemizzato con l'articolo, debbono certamente essere dati; ma ho l'impressione che vera chiarezza per taluni ci sarà solo quando sarà sposata completamente la propria tesi.

Un'opera di mediazione tra varie posizioni è necessaria, e se si cominciasse a pensare e agire avendo davanti ciò che ci unisce, piuttosto che ciò che ci divide, probabilmente certi toni si affievolirebbero e si smetterebbe con le grandi dichiarazioni di principio «irrinunciabili», presenti almeno ogni 24 ore. Auspiamo però di isolare all'opposizione «solo coloro che proprio non credono nel progetto del Pds» mi sembra che sia pienamente legittimo, democratico e per certi aspetti anche salutare.

Non dobbiamo confondere unanimità con democrazia, ma nemmeno possiamo assistere inerti a uno stitico quotidiano tendente solamente a bloccare l'iniziativa del Partito. Non so se esistano realmente all'interno del Partito degli

oppositori ad oltranza vicini al Psi o a Rifondazione più che al Pds, però osservo che ogni normale e anche a volte banale discussione su qualsiasi argomento rischia di diventare l'ennesima resa dei conti.

Io penso che con questo clima sia ora di dire basta. Così, come me, la pensano i compagni presenti con me in Consiglio comunale, i compagni che con me lavorano alle feste dell'Unità, i compagni che insieme a me fanno militanza pressoché quotidiana. Non auspico certamente la fine della dialettica interna, ma la fine del clima rissoso e senza ponderazione e voglia di scontro a cui assistiamo quotidianamente. Infine, come socio dell'Unità, intendo ribadire che la linea del giornale deve essere indicata dal direttore e verificata dal comitato di redazione, non certamente dal partito e dal presidente del consiglio d'amministrazione: l'epoca dei bollettini di partito è finita.

Gabriele Oselini, Capogruppo Pds al Comune di Viadana (Mantova)

Confronto tra le Ferrovie italiane e francesi

Caro direttore, nel nostro Paese, su una rete ferroviaria statale di 16 mila Km, i primi 5000 soddisfanno l'82% della domanda, gli altri 11 mila soltanto il 18%. Il 45% delle stazioni soddisfa il 90% della domanda merci. Sui primi 5000 Km il costo medio per passeggero/Km è di 170-180 lire, contro un ricavo di 53 lire; mentre sugli altri 11 mila è di 700-800 lire contro un ricavo di 18. Il ricavo medio delle Sncf (ferrovie francesi) è invece di circa 75 lire per P/Km.

Il costo medio per unità di traffico per le Fs si stima dell'80% superiore a quello delle Sncf. A parità di costi di produzione di circa 11 mila miliardi annui, corrisponde un prodotto di 65 miliardi di unità di traffico per le Fs e di 117 miliardi per le Sncf.

Nell'anno 1989 i trasferimenti dello Stato francese alle Sncf sono stati pari al 26% del bilancio, per le Fs sono stati del 70%: 15.717 miliardi di costi, 3799 miliardi di fatturato, 11.918 miliardi di contributi pubblici. Rispetto al 1972 la situazione è peggiorata. In quell'anno i ricavi rappresentavano la metà dei costi, cioè spendevamo 100 e incassavamo 50; oggi sono soltanto un quarto, cioè spendiamo 100 e incassiamo 25. I costi di esercizio sono cresciuti più degli indici di produttività, così pure la spesa per personale, che in lire costanti da 100 è passata a 156. I treni in orario sono meno della metà.

Quale sarà dunque la prospettiva? Scarsi degli 11 mila Km di rete non commerciale e portare a una redditività accettabile i 5000 attualmente più efficienti, curando così esclusivamente le aree metropolitane e l'asse di collegamento fra di esse? Sarà pure una coerente soluzione imprenditoriale o manageriale, sarà pure la soluzione obbligata dalla logica di mercato che impone a ciascuno di curare soprattutto i conti della propria impresa; ma a questo punto bisognerà spiegare chi provvederà a dotare il Paese di una moderna rete di trasporto su ferro per la sempre crescente mobilità di massa, di persone e cose.

Ma, potranno cambiare i risultati se non cessa anche lo spreco enorme della pratica dilagante del clientelismo, della lottizzazione, della spartizione perseguita dai partiti di governo? Non c'è incarico, funzione, responsabilità e quindi promozione che non risponda a questa logica. A ogni nuova nomina s'accompagna il dubbio se la stessa sia stata decisa per esigenze di sviluppo, per utilizzare qualità professionali o per sistemare un amico. Più spesso è quest'ultima interpretazione a prevalere. Quanto incidono questi sprechi sulle spese e sull'inefficienza dei servizi?

Michele Serpico, Roma