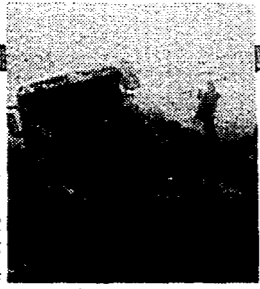


Visibilità zero



Il tempo e l'imprudenza causano un megaincidente lungo la Milano-Torino: duecento mezzi coinvolti tra auto e camion, un groviglio di lamiere per otto chilometri. Ai soccorritori si è presentato uno spettacolo apocalittico

Nebbia, seconda strage in due giorni. Sette morti e 100 feriti. Due bimbi carbonizzati con la madre

Sette morti, tra cui due bambini, e un centinaio di feriti: è il tragico bilancio dell'ennesimo incidente provocato dalla nebbia, stavolta sulla Torino-Milano. Un maxi-tamponamento originato dall'urto tra un pullman e un autotreno: centinaia i veicoli coinvolti, ammassati l'uno sull'altro in tre giganteschi grovigli. Ma solo in serata è arrivata la decisione di chiudere totalmente l'autostrada.

GIANLUCA MERCURI

MILANO. Ancora una strage sull'autostrada. Dopo i cinque morti di due giorni fa sull'Autosole tra Parma e Piacenza, ieri mattina un altro incidente di dimensioni ancora più spaventose: la nebbia, stavolta, ha colpito sulla Torino-Milano, tra i caselli di Santhià e Carisio, in provincia di Vercelli.

le vittime pare ci siano anche una donna e due bambini. I feriti sono invece 98, di cui 60 ricoverati a Santhià, 24 a Biella e 14 a Vercelli. I più gravi sono Francesco Caccamo, 25 anni, di Milano, e Giuseppe Puntorieri, 39 anni, di Novara, ricoverati a Vercelli con prognosi riservata.

Il luogo dell'incidente è stato subito raggiunto da due elicotteri dei vigili del fuoco, oltre a un terzo velivolo dell'elicoscorsorio regionale. Molte difficoltà hanno incontrato invece i soccorsi via terra. Nell'intera zona la visibilità ha subito infatti un forte rallentamento, sia per la nebbia fittissima, che riduceva la visibilità a pochi metri, sia per una serie di incidenti minori avvenuti sulle vicine strade statali e provinciali.

Una serie di tamponamenti che avevano bloccato anche la carreggiata in direzione di Milano. In seguito, l'autostrada è stata riaperta nei tratti tra Ballocchio e Milano e tra Cigliano e Torino, finché, nel primo pomeriggio, la direzione ha comunicato l'intenzione di riaprire l'intera arteria, compresa la

zona dell'incidente, ma con una deviazione sulla corsia per Milano. Infine, intorno alle 16, nuova chiusura totale, accompagnata però dall'annuncio di una probabile riapertura in tarda serata. E da un appello agli automobilisti «perché si mettano in viaggio solo in caso di necessità».

Le testimonianze degli scampati. Tra loro anche Michele Alboreto «Andavano tutti troppo veloci. È stato un macello tremendo»

I primi soccorritori giunti sul luogo dell'incidente si sono trovati di fronte uno scenario apocalittico: auto accartocciate, carcasse ancora in fiamme, corpi insanguinati. Il tutto avvolto in una fittissima nebbia, «killer della strada insieme all'imprudenza di troppi automobilisti». Tra gli scampati, anche il pilota di Formula 1 Michele Alboreto: si è salvato uscendo dal tettuccio della sua Mercedes.



Due immagini del terrificante megatamponamento di ieri sulla Milano-Torino

MILANO. Era uno scenario apocalittico quello che si sono trovati di fronte i primi soccorritori giunti sul luogo dell'incidente sulla Torino-Milano. Quasi tutti gli otto chilometri che separano i caselli di Carisio e Santhià erano ingombri di auto accartocciate, carcasse ancora in fiamme, corpi insanguinati e gente che vagava in preda allo choc. Il tutto avvolto da una nebbia fittissima, in un'atmosfera da gironi daniesco.

che è abituato a rischiare la vita sulle piste di Formula 1 a velocità pazzesche, ma forse in condizioni più sicure che su un'autostrada nella nebbia. La sua Mercedes è rimasta incastrata in uno dei tre grovigli di auto che si sono formati a mezzo chilometro di distanza l'uno dall'altro: a salvarlo è stato il tettuccio apribile della vettura. «Dopo l'urto», racconta Alboreto «ho visto fumo dappertutto e ho sentito odore di bruciato. Se sono vivo è perché non ho indugiato un attimo: le portiere erano bloccate, ero intrappolato, ma sono riuscito ad azionare il comando elettrico del tettuccio. Così ho

potuto raggiungere il ciglio della strada e mettermi in salvo». Tra gli scampati c'è anche qualcuno che ha ancora la forza di gridare la propria rabbia: non è solo la nebbia la causa della strage. Molte testimonianze sono concordi nel denunciare l'imprudenza di tanti automobilisti che spiega l'impressionante serie di collisioni a catena. Giovanni Tiozzo, che guidava un furgone proveniente da Mestre, racconta: «Dopo i primi tamponamenti ho frenato e ho subito inserito il lampeggiatore di emergenza, ma di fianco a me sono piombate lo stesso delle auto ad alta velocità: è stato un macello». Il

conducente di un altro furgone, Pier Mario Picco, di 32 anni, ha assistito alla fine atroce di una delle vittime, e nel raccontarla conferma quanto il «fattore umano» abbia contribuito alle dimensioni della tragedia. «Mi sono accorto del groviglio di auto e ho frenato. Alle mie spalle però una Bmw mi ha tamponato e si è incendiata: l'uomo che era al volante è morto carbonizzato». Pensa, come sempre, l'opera dei soccorritori, complicata oltre tutto dalle difficoltà incontrate nel raggiungere il luogo dell'ecatombe. Salvatore Nicosia, 43 anni, medico dell'ospedale di Vercelli, è stato uno dei primi a giungere con un'ambulanza: a lui è toccato constatare la morte dei primi tre automobilisti carbonizzati. «Altri due corpi - aggiunge - ho visti incastrati tra le lamiere di altre auto, ma non c'era proprio più niente da fare».

Gli esperti: radar, «occhi di gatto» e tanta prudenza

ROMA. Ci vorrebbe un radar. È questa - secondo la gran parte degli esperti - l'unica vera arma per combattere la nebbia sulle strade. Almeno l'unica arma tecnologica, perché ce ne sono altre - perizia, prudenza, buon senso - che gli automobilisti hanno a disposizione già ora. Per il radar, uno strumento in grado di «leggere» i segnali inviati da apposite installazioni lungo la strada e di «vedere» gli ostacoli che gli occhi dei guidatori non sono in grado di scorgere, bisognerà aspettare: ci vorranno ancora anni perché diventi uno strumento abbastanza diffuso da essere efficace. A qualcosa può servire un'adeguata illuminazione, magari con lampade intermittenti del tipo di quelle in dotazione agli aerei, che però sono un po' costose.

Il direttore della protezione civile propone il blocco del traffico quando la visibilità è scarsa. Allo studio un coordinamento per creare degli «avamposti interforze» nei punti critici

Pastorelli: «Chiudere le autostrade»

Le autostrade come gli aeroporti: se la nebbia è troppo fitta, si chiude. La proposta viene dal direttore generale della protezione civile, Elvino Pastorelli. Non è precisa - sull'onda emotiva dei due massacri di lunedì e di ieri, ma all'interno di un più generale piano per la sicurezza della circolazione, che prevede anche - finanziamenti permettendo - la creazione di «presidi interforze mobili» nei punti critici.

PIETRO STRAMBA-BADIALÈ. ROMA. Se si può chiudere la Malpensa o Linate quando la nebbia è troppo fitta, perché non si dovrebbe poter fare lo stesso per le autostrade? Se la visibilità è talmente ridotta da impedire la guida, bisogna chiudere anche quelle, o almeno i tratti più a rischio. Quella del prefetto Elvino Pastorelli, direttore generale della Protezione civile e del servizio antincendi del ministero dell'Interno, potrebbe sembrare, più che una proposta operativa, una provocazione, o una reazione emotiva ai massacri che nel giro di due giorni si sono consumati - complice, appunto, la nebbia - sull'Autostrada del Sole e sulla Milano-Torino.

Nei paesi Cee cinquantamila vittime ogni anno

ROMA. Nei paesi della Cee ogni anno muoiono 50 mila persone per incidenti sulle strade: 1.700.000 sono i feriti, 150 mila gli invalidi permanenti. Lo ha rivelato Leon Nilles, presidente di un'organizzazione lussemburghese che dal '59 si occupa di sicurezza stradale in tutto il mondo (la Prevention routière internationale), considerato il massimo esperto del settore. L'Italia, in questa specie di bollettino di guerra dell'asfalto, è ritenuta uno dei paesi della Cee a «medio rischio»: con 300 mila incidenti stradali all'anno, ha 160 mila feriti e 8 mila morti. Il costo della sicurezza stradale per i paesi della Cee rappresenta circa il 2% del prodotto nazionale lordo. Nilles ha annunciato che presto sarà pubblicato un libro bianco con l'elenco dei pericoli della strada e tutto ciò che si può fare per evitarli il peggio.

Inquinamento Domani a Roma 3 ore senz'auto

ROMA. Oggi no, domani sì, dopodomani forse: è l'aria fitta del traffico nella capitale scandito, giorno dopo giorno, dalle tavole comunali che registrano il su e giù degli smog intorno a nove centraline. Se il livello della tossicità e anidride carbonica e nitrica, si fermano le auto. È uno stop rassegnato, quello che l'assessore dc, Massimo Palombi, replica a singhiozzo e che ha annunciato ieri un ulteriore «blocco totale» a partire da giovedì (15-18) all'interno del raccordo anulare. Tre ore d'«ossigeno» per la città afflitta dall'inquinamento (una misura più psicologica che pratica, aveva commentato il sindaco Carraro) e incapace di proporre soluzioni drastiche, strade alternative all'utile quanto paralizzante razionamento della viabilità privata.

Benzi: 17 e 18 febbraio distributori in sciopero



Il 17 e 18 febbraio prossimi (mercoledì e giovedì) i distributori di carburanti rimarranno chiusi (notturni e self service compresi). Sono le stesse organizzazioni sindacali di categoria (Faib-Confesercenti, Figisc-Confcommercio e Fierca-cis) a confermare, in una nota, le agitazioni che inizieranno dalle 18 del 16 febbraio per terminare alle 7 di mattina del 19 febbraio. Alla base della vertenza ci sono i gravi problemi fiscali che assillano la categoria, esasperata dal mancato rispetto degli impegni già assunti dal governo. In particolare il bonus fiscale per il '92 è stato dimezzato, mentre quello previsto per il '93 ed esplicitamente coperto dalla Legge Finanziaria, ancora non è stato riconosciuto.

Cambierà l'Isf? Pronto progetto di legge del Senato

Di riforma degli Isf (Istituti superiori di educazione fisica) si parla da un trentennio. I numerosi ostacoli frapposti sul suo cammino da potentati più diversi (interni ed esterni agli Istituti) ne hanno finora impedito il varo. Forse questa è la volta buona. Un testo è pronto, messo a punto dalla commissione Pubblica Istruzione del Senato. Tra una quindicina di giorni potrebbe essere discusso ed approvato in aula. Lo hanno deciso il gruppo Pds di Palazzo Madama, i senatori Vincenzo Nocchi (Pds) e il relatore Giuliano Zoso, Dc. Con una programmazione collocata all'interno del piano di sviluppo dell'Università, gli attuali Istituti si trasformeranno in corsi di laurea «scienze dello sport e dell'educazione fisica e motoria». Difficoltà sul finanziamento sono venute dal Tesoro.

Inchiesta naziskin a Firenze: 12 avvisi di garanzia

Operazione contro i naziskin a Firenze: i giovani interessati sono una ventina per la maggior parte scatenati. L'età massima degli indagati è di 20 anni. Dodici hanno ricevuto una informazione di garanzia per ricostituzione del partito fascista e associazione di mafiosi. A Firenze, mesi fa dalla Digos di Firenze, coordinata dal procuratore Vigna. La polizia ha compiuto una ventina di perquisizioni, alcune delle quali anche a Ravenna, Forlì, Modena e Milano. Nelle abitazioni dei giovani sono stati rinvenuti 11 coltelli, pistole giocattolo, due bandiere con la croce celica, un album di fotografie di Hitler e Mussolini, anelli con insegne di morte, opuscoli della organizzazione naziskin ed adesivi con divieto di ingresso agli extracomunitari.

Codice stradale: dal primo luglio obbligatorio nuovo triangolo

Dal primo luglio tutti gli automobilisti dovranno tenere in auto un nuovo triangolo. Si chiama «dispositivo plurifunzionale di soccorso», non è previsto nella comunità europea, ma in Italia il costo di aggirerà intorno alle 300 mila lire. Secondo l'ingegnere Mauro Forghieri, ex progettista della Ferrari, «quella del nuovo triangolo, che dovrebbe essere messo in funzione in caso di un incidente, è il frutto di un problema che ha un numero di qualcuno che si è svegliato male. Non vedo infatti l'utilità di un oggetto del genere, tantopiù che verrebbe utilizzato in rarissimi casi e soprattutto non vedo il motivo di far spendere tanti soldi alla gente».

Rapimenti: fondato il comitato Andrea Cortellezzi

Andrea Cortellezzi aveva 22 anni quando venne rapito, a Tradate, nel varesotto, nel febbraio 1989. A quattro anni dal sequestro, dopo 26 telefonate, 4 lettere, 6 fotografie, sulla vicenda è calato un silenzio totale. Nessuno ha più fatto avere notizie del giovane ai familiari. Un silenzio rotto soltanto qualche giorno fa quando il capo della Polizia di Stato, Parisi, ha spiegato che i sequestrati «sono probabilmente tutti morti. E non cedere alla rissa» è stato fondato il «Comitato per Andrea Cortellezzi», che intende battersi per sollecitare le autorità a non considerare «chiusi» i casi di sequestro come quello di Andrea. Chi lo volesse può far pervenire un messaggio di solidarietà al Comitato presso il Centro sociale Garibaldi degli Angioli 2, 20121, Milano o telefonare allo 02/58319632.

Quattordicenne rapita e liberata in mezz'ora

Una ragazza di quattordici anni, Gabriella Scionti, figlia di un concessionario della Volkswagen, è stata rapita, ieri sera, a Taurianova, e rilasciata dai sequestratori dopo mezz'ora. Il rapimento è avvenuto lungo la circonvallazione di via S. Maria che si affaccia sulla strada che si divide in via Alessio, a circa due chilometri dal luogo del rapimento.

GIUSEPPE VITTORI

Napoli In funzione soltanto dieci semafori

SONO soltanto una decina i semafori ancora funzionanti su 300 quelli di Napoli dopo che, nello scorso mese di dicembre, è scaduta la convenzione con le tre società che gestivano la manutenzione ordinaria. Il Comune fino ad oggi non ha provveduto ad espletare una nuova gara. Gli impianti, infatti, a mano a mano che si guastano non vengono riparati e segnalano soltanto o il colore giallo oppure contemporaneamente tutti i tre colori. Il mancato funzionamento dei 300 semafori e delle 50 apparecchiature stradali luminose stanno causando notevoli disagi alla circolazione stradale - che da mesi prosegue a targhe alternate - specie agli incroci più importanti della città. Ripercussioni si avvertono anche nell'attività dei Vigili Urbani, 800 dei quali, su tremila, svolgono servizio di direzione del traffico. Spesso guardie municipali vengono trasferiti da punti importanti per la circolazione a crocevia dove il traffico non è più regolato dai semafori. Per i Vigili si tratta di un aggravio della propria attività, che si aggiunge alle già precarie condizioni di lavoro, come la mancanza di divise, e l'insufficiente parco automobili e motociclette.