

IL GRANDE ESODO.

Vacanzieri al volante Diciotto milioni di auto in marcia

Da oggi a martedì 2 agosto saranno circa 18 milioni i veicoli che circoleranno sulle autostrade italiane. La chiusura delle principali fabbriche del Nord, oltre ad un prevedibile ricambio del turismo estero, contribuiranno a caratterizzare gli spostamenti lungo i principali itinerari turistici estivi. Gli automobilisti viaggeranno con l'incubo dei «lanciatori di sassi». Allarme del centro studi della polizia: «La Stradale è sotto organico...».

NOSTRO SERVIZIO

■ ROMA. Un occhio al cavalcavia e uno al volante. Gli italiani vanno in vacanza. Oltre 18 milioni di auto sono pronte ai nastri di partenza per dare il via al grande esodo estivo che, quest'anno, è accompagnato dall'incubo dei «lanciatori di sassi», i killer dell'autostrada. Da oggi a martedì prossimo, in concomitanza con la chiusura delle principali fabbriche del triangolo industriale, oltre ad un prevedibile ricambio del turismo estero, si registrerà la più alta concentrazione di veicoli in partenza.

Il giorno di punta

Il giorno di punta per quanto riguarda la quantità dei veicoli in autostrada - informa la società autostrade (Fintecnica-gruppo Iri), sulla cui rete (2.800 chilometri) è annunciata una presenza di circa 9 milioni di vetture - è previsto per venerdì 29 luglio, mentre sabato 30 e lunedì 31 agosto la circolazione potrà avere delle fasi critiche considerando che nella direzione opposta ci saranno i vacanzieri in rientro dai luoghi di riposo.

Intanto, proprio in previsione dell'eccezionale traffico, il ministero dei Lavori pubblici ha disposto il blocco della circolazione per i mezzi pesanti su strade e autostrade dalle ore 16 di venerdì 29 alle ore 24 di sabato 30 e dalle ore 7 alle ore 24 di domenica 31 luglio.

Sui 2.800 chilometri della rete della Società autostrade ci saranno comunque 3 cantieri per un totale di 9 chilometri, di cui due soltanto potranno causare impedimenti alla fluidità del traffico.

Oggi, un terzo della rete è a tre corsie, quasi mille sono i chilometri protetti da barriere di sicurezza new-jersey, oltre a centinaia di chilometri con barriere metalliche rinforzate lungo i ponti e i viadotti. Sono stati realizzati l'ampliamento e la ristrutturazione di svincoli e stazioni oltre ad interconnessioni ed eliminazione di barriere di pedaggio intermedie; una forte spinta, soprattutto nell'ultimo anno, è stata data all'automazione con la Viacard e il Telepass, e per ultimo proprio dalla fine di luglio, 12 stazioni autostradali saranno dotate del nuovo servizio «fast-pay» sull'Autostrada di Milano e a Roma, sulla Laga, sull'Adriatica a Bologna e sulla Roma-Civitavecchia.

Carta di credito

Ciò vuol dire che l'automobilista (già avvisato dalla propria banca della possibilità di usufruire di tale servizio) potrà utilizzare la propria

tesserina «bancomat» con le stesse modalità della «viacard», quando al casello troverà una pista presegnalata proprio con il marchio «fast-pay». Sulla rete della società autostrade sono attive, 24 ore su 24, le sale radio operative, ognuna affiancata dalla polizia stradale, per la gestione ed il controllo del traffico e della sicurezza; saranno attivi inoltre 50 centri polifunzionali di servizi ai clienti; il traffico sarà controllato da 80 telecamere situate nei punti nevralgici della rete. Su 1.500 chilometri è poi attivo il programma di isoradio che si può ascoltare sintonizzandosi su «Fm 103.3»: musica, rubriche, notiziari e soprattutto le informazioni raccolte sulle condizioni di transitabilità delle varie tratte autostradali.

Tali notizie sono anche trasmesse ad una rete informativa costituita dagli oltre 200 pannelli a messaggio variabile posti in ingresso alle stazioni e lungo le autostrade.

Sui A15 cadono dalla motocicletta e i soccorritori li derubano

Sono stati sbalzati a terra dalla moto sulla quale viaggiavano per lo scoppio di un pneumatico, avvenuta in una galleria autostradale, ma tra i soccorritori che si sono premurati di chiamare l'ambulanza c'è stato chi ne ha approfittato per derubarli di 400 mila lire. Protagonisti dell'incidente, avvenuto nella galleria di Valico della Cisa sulla A/15, Rino Michelotti, 42 anni e Morena Trabucchi, 31 anni, entrambi di Parma. I due viaggiavano a bordo di una moto «Harley Davidson 883» quando, per lo scoppio del pneumatico posteriore, sono finiti sull'asfalto. Fortunatamente i motociclisti non sono stati investiti. Sul posto sono accorsi gli uomini della croce rossa di Pontremoli e della polizia stradale di Bercoletto. Michelotti e Trabucchi sono stati condotti fino al casello autostradale di Bercoletto e da qui in elicottero all'ospedale di Parma. È stato dopo il ricovero, per ferite non gravi, che i due si sono accorti di essere stati derubati. «È incredibile - hanno commentato - sono stati abilissimi e senza cuore... eravamo così malconci e spaventati...».

e vengono inoltrate anche al Ceiss, a Onda verde, a televideo, e al centro informazioni autostrade, a cui l'utente può rivolgersi telefonicamente, 24 ore su 24, al numero 06/43632121.

Il centro informazioni risponde su situazioni di traffico «in tempo reale», sulle previsioni di traffico per i giorni successivi, su itinerari, tariffe di pedaggio, situazione dell'offerta nelle aree di servizio ed è disponibile a ricevere segnalazioni degli utenti su eventi particolari che interessino la rete autostradale o l'utenza.

Spuntini frulani

Per coloro che viaggeranno sulla Udine-Tarvisio, diretti verso l'Austria, la Germania o l'Europa dell'Est, ricordiamo che sino al 10 settembre, nelle sei aree di sosta del tracciato autostradale, la Società autostrade in collaborazione con consorzi locali offrirà la degustazione gratuita di prodotti tipici frulani.

Poi ci sono i consigli «tecnici». Li forniscono Agip e Aci, che hanno stilato sei consigli per «il buon viaggiatore». Eccoli.

Precedenza: non è un diritto averla, ma è un dovere darla. Il segnale verticale ottagonale significa «fermarsi e dare sempre e comunque la precedenza».

Sorpasso: prima di effettuare, assicurarsi che tutti si siano accorti della manovra: chi sta per essere sorpassato e chi sta eventualmente venendoci incontro.

Manutenzione: curare il proprio veicolo come se stessi: dalla sua perfetta efficienza può dipendere la propria e l'altra incolumità.

Distanza di sicurezza: dividere la velocità di percorrenza per dieci e moltiplicarla per tre: si saprà così quale deve essere la distanza di sicurezza dal veicolo che precede.

Velocità: non superare mai la velocità indicata nei cartelli.

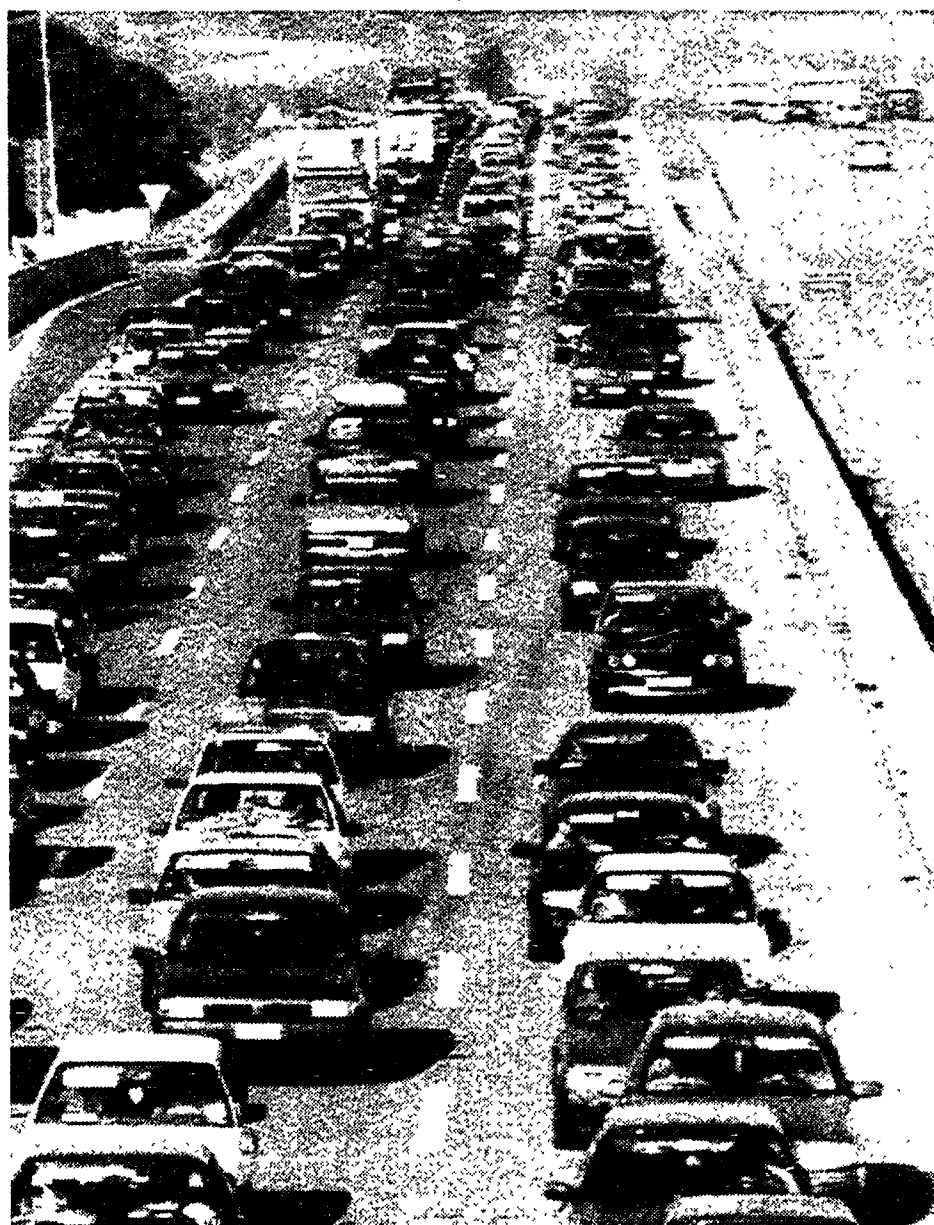
Circolazione in autostrada: posare l'occhio più spesso che si può sugli specchietti retrovisivi. Non circolare improvvisamente o irregolarmente sulla corsia d'emergenza.

Organici ridotti

Insomma, a questo punto uno potrebbe anche augurarsi buon viaggio: se non ci fossero i lanciatori di sassi. E a questo proposito, sentite: «La Polizia stradale non può sopprimere a tutte le emergenze».

È il grido d'allarme lanciato, in una nota, da Maurizio Marinelli, direttore del Centro studi della Polizia, in riferimento alla mobilitazione della Stradale per far fronte al pericolo dei lanci di sassi sull'autostrada. «La Stradale - prosegue Marinelli - ha una carenza di quasi 2000 unità in campo nazionale... delle 13.344 previste, ne sono presenti 11.626». Esaminando i dati nel dettaglio, informa Marinelli, «le deficienze oscillano tra le 785 unità del Nord, le 502 del Centro e le 431 del Sud: solo in Lombardia ne mancano 261, in Piemonte 231, 168 in Toscana, 144 in Sicilia ed Emilia Romagna».

Da oggi a martedì traffico record su tutte le autostrade
Per gli automobilisti l'incubo dei «lanciatori di sassi»



L'autostrada durante un globo di esodo

E. Fabiani/Ansa

Parabrezza
Non esiste
una macchina
«sicura»

■ ROMA. I parabrezza delle autovetture possono resistere al lancio dei sassi? La risposta è no: non esiste automobile in commercio che abbia un parabrezza tale da resistere all'impatto di sassi di dimensioni come quelli che sono stati lanciati contro le automobili in questi giorni.

Esiste un limite estremo di resistenza «testato» nelle industrie di produzione di parabrezza. Si tratta di una biglia di quattro centimetri di diametro del peso di 227 grammi lanciata da un'altezza di 8 metri.

«Questo impatto che avviene a 45 chilometri l'ora - spiegano alla Siv, la società italiana vetri - non deve danneggiare il parabrezza, ma la biglia ha una superficie sferica, priva di qualsiasi asperità ed è ben diversa da un sasso, magari dello stesso peso, con punte acuminate».

Il parabrezza di una autovettura, montato secondo rigide direttive Cee, è composto da due vetri dello spessore medio di quattro millimetri incollati e da una lamina di plastica interposta. Ciò per evitare che in caso di urto il vetro possa finire addosso agli occupanti dell'auto. I vetri poi sono strutturati in modo tale che in caso di urto si riducano in piccoli frammenti che, secondo studi condotti da esperti, sono meno pericolosi.

I sassi lanciati dai teppisti pesano di solito sette-otto etti e possono raggiungere una velocità di 30-35 chilometri all'ora quando impattano contro il parabrezza.

Sfonda il finestrino con una testata A Lecco uomo ferito per evitare una pietra tirata dal cavalcavia

Mentre un lancio di pietre è stato segnalato ieri sull'Autostrada di Frosinone, da un cavalcavia vicino a quello dove due giorni fa erano stati fermati due bambini, sassi sulle auto sono stati lanciati anche in Lombardia. Due episodi teppistici a poche ore di distanza l'uno dall'altro. Il primo lungo l'autostrada A4; il secondo a Lecco, la notte scorsa. Un giovane è stato ricoverato in ospedale con trauma cranico.

ELIO SPADA

■ MILANO. Provono pietre anche in Lombardia. La regione dei grandi laghi sembrava fino a due giorni fa immune dal nuovo passatempo per dementi in cerca di emozioni forti a spese altrui. Ma improvvisamente il tiro a segno a base di sassi contro le automobili di passaggio si è scatenato anche in terra lombarda. Due «lanci» nel giro di poche ore, in due località diverse, fortunatamente senza gravi conseguenze.

L'ultimo episodio, che si è verificato la notte scorsa a Lecco, si è concluso con un giovane in ospedale. I teppisti, che come spiegano gli psicologi agiscono sempre nel

l'ambito di un gruppo anche se il lanciatore è uno solo, sono entrati in azione verso l'1.30 in via Amendola, una specie di budello che attraversa la parte sud della cittadina lariana. Alessandro Sandrinelli, di 27 anni, di Pescate, stava viaggiando sulla sua Volkswagen «Golf» in direzione dell'Adda. Proprio mentre la vettura stava transitando sotto il cavalcavia ferroviario della linea Milano-Sondrio, il giovane ha visto un grosso sasso piombare sull'auto da un'altezza di circa sei metri, proprio dal lato guida, mandando in frantumi il parabrezza. La pietra non avrebbe causato danni al conducente se Sandrinelli, obbedendo

ad un impulso istintivo, non avesse bruscamente spostato il capo verso sinistra nel tentativo di evitare l'impatto con la pietra, pesante alcuni chili. Risultato, una violenta testata al finestrino laterale che è andato in mille pezzi.

Con un forte trauma cranico e in stato semiconfusione, Sandrinelli è comunque riuscito a guidare fino all'ospedale di Lecco, distante poche centinaia di metri e a chiedere soccorso. La prognosi emessa di sanitari parla di trauma cranico con prognosi di 10 giorni. Adesso carabinieri e polizia di Lecco stanno dando la caccia ai lanciatori di pietre in tutta la zona anche se non sarà facile individuarli. Sandrinelli ha detto di non aver notato nessuno sul cavalcavia prima dell'incidente.

Quello di Lecco è stato il secondo lancio di sassi contro vetture in transito sulle strade lombarde, nel giro di poche ore. L'altro episodio teppistico si era verificato verso le 17.30 di martedì lungo l'autostrada A4, Milano-Venezia, all'altezza di Cavenago d'Adda, in provincia di Milano. Tre teppisti hanno lanciato

una grossa pietra da un cavalcavia proprio mentre stava passando un autoturismo. In questo caso, i tempi di lancio sono stati fortunatamente calcolati male e il sasso si è limitato a sfondare il telone che ricopriva il vano di canco dell'auto. Nella zona incrociava un elicottero della Polstrada che era riuscito ad individuare i teppisti. Ma quando il veicolo è atterrato i tre si erano dileguati nei campi circostanti. Un altro lancio di sassi privo di conseguenze si era verificato nei giorni scorsi, sempre lungo la A4, fra Bergamo e Brescia.

La Polstrada lombarda, adesso, si sta mobilitando per tentare di impedire che la sciagurata «moda» del lancio di pietre contro le automobili dilaghi come in Veneto e Toscana. Ma al Centro operativo la parola d'ordine è non drammatizzare. «È ormai diventata una specie di mania - dicono gli agenti - segnalare lanci di sassi o individui sospetti fermi sul cavalcavia lungo le autostrade. Ma si è quasi sempre trattato di falsi allarmi». Le segnalazioni alla Polstrada si sprecano davvero; ogni giorno almeno una decina. Una vera e propria psicosi.

Truffa alla clinica «Grimaldi», chiesti 8 rinvii a giudizio

Napoli, ricoveri fantasma

■ NAPOLI. Costringevano i malati ricoverati nella clinica «Grimaldi» di San Giorgio a Cremano a pagare una retta di un milione al mese, nonostante il nosocomio fosse convenzionato con la Usl, sotto la miriade di dimettere i degeni. Facevano passare come ricoveri semplici visite ambulatoriali e prolungavano deliberatamente la permanenza dei malati in clinica. Ricoveri «salati» e ricoveri fantasma che duravano ormai da anni nella clinica napoletana. «Sono otto le persone accusate di associazione a delinquere finalizzata alla truffa

ed alla estorsione per le quali il pm Amalia Taddeo ha chiesto ieri il rinvio a giudizio.

Si tratta del presidente della Sogel srl, la ditta che gestiva la clinica, Ugo di Iorio, di 31 anni; l'amministratore delegato della stessa società, Fulco Grimaldi di 47 anni, il direttore sanitario del nosocomio, Giuseppe Parente di 79; il medico, Romolo Mennella di 36, un dipendente della Usl di San Giorgio a Cremano, Domenico Di Blasi di 50; la telefonista della clinica, Giovanna Carotenuto, di 46 e due dipendenti, Lucia Fumo di 44 anni e Nicola Cuccaro di 46. Importante,

nell'organizzazione dell'affare, il ruolo della centralista che in seguito alle indagini ha informato i pazienti arrivati alla Grimaldi per una semplice visita ambulatoriale di un probabile interrogatorio, istigando gli stessi a mentire agli inquirenti dicendo di essere stati ricoverati nel nosocomio.

La storia, secondo quanto è emerso dalle indagini portate avanti dalla squadra mobile della questura di Napoli, andava avanti da molti anni. Tra il materiale probatorio sequestrato nella clinica ci sarebbero anche numerose cartelle cliniche contraffatte.

Caso Ustica: dalle motivazioni della perizia emerge anche un'altra possibilità

«Fu bomba o mancata collisione»

■ ROMA. Non sono sicuri che si tratti di una bomba. Escludono però l'ipotesi del missile. I quattro periti internazionali che stanno esaminando le cause dell'incidente del Dc9 di Ustica parlano dell'ipotesi dell'esplosione a bordo come «tecnicamente possibile» e la motivano così. «La caduta del velivolo fu causata dalla rottura in volo della parte posteriore della fusoliera per il danno strutturale causato «dalla detonazione di una carica esplosiva dentro la toilette posteriore». Aggiungono gli esperti: «La carica era relativamente piccola e non racchiusa in un contenitore metallico

o comunque rigido, essendo con ogni probabilità racchiusa in un foglio di plastica». Per questo i danni sarebbero stati relativamente leggeri. Del missile, dicono i periti, non ci sono prove. Forti dubbi ci sono anche sulla presenza di altri aerei sul luogo dell'incidente. Sostengono nelle loro motivazioni i periti: «I vari tracciati radar identificati o meno non mostrano uno scenario radar particolarmente complesso e non esiste evidenza radar di uno o più aerei che si immettono sulla traccia del Dc9 al fine di averne copertura radar». E i plot rilevati dai tracciati radar?

Quelli presenti sul tracciato e successivi all'incidente sarebbero stati provocati dai frammenti dell'aereo esploso. Anche se alcuni plot sono compatibili con la traiettoria di un ipotetico aereo di «bassa cross-section». Allegata alla motivazione della perizia c'è anche una nota aggiuntiva di uno dei periti, il professor Carlo Casarosa che parla di un'altra possibilità, oltre a quella più probabile della bomba a bordo, ossia della mancata collisione. Dice il perito che qualora venisse provata l'esistenza di altri aerei in volo, si potrebbe pensare a una seconda ipotesi compatibile, quella del cedimento strutturale del Dc9 a

causa di una collisione sfiorata. Si tratta di un'altra chiave interpretativa dell'evento, afferma Casarosa, che specifica: «Anche se non l'unica».

Irritata dichiarazione, sempre ieri, dell'onorevole progressista Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione delle vittime della strage: «Una bomba di cui non si conosce nulla, salvo la voglia di troppi che esista, ha abbattuto il Dc 9 Itavia. Credo che si possa drammaticamente affermare che chi per tanti anni ha tramato per nascondere la verità sulla strage di Ustica possa oggi sentirsi più vicino al successo».