

Per le Poste deve andare in Garelli sulla bretella Pero Sud-Però Nord, se no rischia il posto, ma i vigili glielo vietano

# In motorino in autostrada

## Una postina costretta dalle Pt ad un'infrazione

Tutto normale? Sì, tutto normale, non avete bevuto. Se una mattina di nebbia, sull'autostrada Milano-Torino, all'altezza di Però, vi capita di incrociare tra un tir e l'altro una postina su un motorino rosso, proseguite tranquillamente perché non è un fantasma o uno strano scherzo della fantasia.

No, è proprio una postina che, seguendo le direttive del direttore di sede, sta svolgendo il suo normale servizio di consegna della posta. A chi la porta? Ovvio, agli autogrill e ai distributori di benzina, gli unici che abbiano un recapito in mezzo all'autostrada. Ma il problema, oltre al fatto che la postina rischia ogni volta la pelle, è che il suo motorino, come recita l'articolo 175 del codice, non può entrare in autostrada. Ma questo particolare, per le poste, è solo un dettaglio facilmente superabile. Diamine, il dovere innanzitutto.

Che bella storia, istruttiva e paradigmatica, su come la burocrazia tenda a schiacciare (non solo in senso letterale) i diritti dei cittadini e dei lavoratori. In questo caso, per seguirlo in tutti i suoi aspetti contorti e paradossali, bisogna fare un flash back di circa tre anni, quando alla posta di Però viene ridotto il personale.

Vediamo. Gli otto portatelettere diventano sette e una delle otto zone, la seconda, viene suddivisa tra i postini rimasti in attività. Siamo nel gennaio del 1995 e la signora Maria Antonia Ottolini, 2 figli, 38 anni, residente a Milano al quartiere Bonola, si accorge subito che il suo nuovo incarico presenta qualche «strana anomalia».

«Dire anomalia è quasi un eufemismo» spiega la postina del motorino rosso che, detto per inciso, è un Garelli di sua proprietà. «In pratica, mi sono ritrovata di colpo in autostrada in mezzo a camion giganteschi e a bolide che mi sfrecciano vicino a velocità pazzesca. Quel tratto infatti è la bretella Però Sud-Però Nord che collega all'Autostrada Milano-Torino.

La conoscete? Non per fare la schizzenosa, ma qualcosa non mi quadrava. A parte la paura della nebbia e delle auto, tengo famiglia, si poneva anche una questione di regolamenti. Lo sanno anche i muri che un motorino non può entrare in autostrada: c'è anche un cartello all'ingresso che parla chiaro. Allora, un po' in ansia, comincio a chiedere qualche spiegazione. Scrivo lettere, busso alle porte, chiedo colloqui, ma nessuno si degnava di rispondermi. Dopo sei mesi, a luglio, il vicedirettore delle poste centrali, il dottor Laminarca, mi dice di non preoccuparmi più perché ormai è tutto a posto».

«Tutto a posto? "Sì, cara signora Ottolini, anche i vigili, che ho contattato, mi hanno detto che lei può tranquillamente entrare in autostrada con il suo motorino. Vada, vada, non c'è problema, è tutto scritto, nero su bianco". Sul momento resto un po' perplessa. Ma poi mi devo ricredere davanti alla lettera degli stessi vigili: "La locale polizia municipale ha assicurato che, nonostante sia innesto all'autostrada, la percorribilità anche ai ciclomotori... Si auspica pertanto che la disposizione suddetta consenta regolare svolgimento del servizio tutelando al tempo stesso l'incolumità della signora Ottolini Maria Antonia". «Se lo confermano loro, penso tra me e me, vuol dire che posso stare tranquilla davvero. Poi non si ha sempre voglia di piantar grane, alla fine si accetta anche per quieto vivere...».

La storia va avanti. Passano due anni e la postina continua il suo lavoro, cioè a portar lettere agli autogrill. Nebbia, pioggia, vento e traffico. Alla fine, però, le viene qualche altro dubbio. «Sì, non ero convinta, così mi sono rivolta direttamente al comandante dei vigili di Però, il dottor Gerardo Gatto. Il quale, ascoltando il mio racconto, strabuzza subito gli occhi dicendomi che quel territorio ricade sotto la giurisdizione della Società autostradale e della polizia. E che insomma, siamo seri, i vigili non possono aver dato una deroga su una questione che non li riguarda. Ergo, lei non può andare in motorino in autostrada».

Dieci febbraio scorso, ormai siamo quasi arrivati (al casello). La signora Ottolini, infatti, non ottenendo risposte precise dai suoi superiori, rivolge a un sindacato autonomo, il Sallp, che le dice di rifiutarsi, di non consegnare più la posta all'autogrill. «Davanti alle mie proteste, l'azienda ha fatto una piccola marcia indietro obbligando gli autogrill e i distributori ad andare direttamente in posta a prendere le proprie lettere. Non però per gli atti giudiziari, quelli li devo continuare a portare in autostrada. Altrimenti, mi hanno detto, potrei rischiare il posto o beccarmi una censura. Ma io, scusate, che cosa ho fatto di male nella vita per andare avanti e indietro sull'autostrada su un Garelli rosso?».



Dario Ceccarelli Maria Antonia Ottolini indica il tratto di autostrada che deve percorrere in motorino

La vittima è Alessandro Cafarelli, milanese. Ieri altri due bambini di Milano si sono feriti sugli sci

# Dodici anni, muore sciando

Su una pista di Bormio è caduto e si è schiantato contro un pilone della seggiovia

Era l'ultima sciata della giornata, l'ultima di una settimana passata a Bormio tra neve e sole. Alessandro Cafarelli, un bambino milanese di 12 anni, stava scendendo a valle in compagnia di suo padre e di un amico: ma il suo pomeriggio felice si è interrotto tragicamente alle 15 di venerdì, quando ha perso il controllo degli sci, andando a sbattere contro un pilone della seggiovia. Soccorso da un medico di passaggio e dalla polizia, Alessandro è stato trasportato in barella e poi in ambulanza al vicino ospedale Morelli di Sondalo. All'inizio pareva che le sue condizioni non fossero particolarmente gravi, il bambino lamentava dolori al torace ma era vigile, parlava: invece si è aggravato improvvisamente, e alle 19.30 è morto

per shock emorragico. L'incidente è avvenuto lungo la pista «rossa» Prainmont di Bormio 2000 - che non presenta particolari difficoltà, e che in quel punto è larga ben 300 metri - sotto gli occhi impotenti del maestro di sci Federico Sosio, che ha assistito alla fase finale della terribile caduta. Racconta il ragioniere Virginio Bracchi, direttore della società proprietaria degli impianti: «Sosio ha visto Alessandro sdraiato a terra, che cominciava a scivolare sulla neve, e acquistava sempre più velocità, avvicinandosi al pilone. La polizia questa mattina ha fatto i rilievi: tra il punto in cui il maestro di sci ha notato il bambino e il pilone ci sono circa 70 metri». La neve, come spesso accade dopo lunghi pe-

riodi di bel tempo, era ghiacciata: una condizione che - continua il ragioniere Bracchi - aveva già fatto impennare il numero degli incidenti sulle piste: «Perdipiù il bambino indossava una tuta intera sintetica, di quelle che in caso di caduta fanno scivolare via velocissimi. Un adulto magari avrebbe tentato di fermarsi, mettendo gli sci di traverso... il pendio non è molto ripido... invece lui probabilmente si è spaventato, non ce l'ha fatta». Così Alessandro è andato a schiantarsi di traverso contro il pilone numero 3 della seggiovia Prainmont-Cimino, che si trova in mezzo alla pista, e che - come prevedono le norme di sicurezza - era protetto da un grosso materasso: «Sì, il materasso c'era, ed era anche del tipo omologa-

to» conferma il dottor Leo, dell'ufficio di gabinetto di Sondrio. Dopo il colpo, è rimbalzato sulla neve e si è fermato, ma era ormai troppo tardi. In base a questi elementi, come spiegano anche in Questura a Sondrio, è difficile dire se la Procura valtellinese ravviserà in questa morte elementi di reato: in base ai rilievi di ieri non emergono negligenze da parte di chi gestisce le piste. Tra l'altro a Bormio l'aspetto della sicurezza è molto curato, anche perché due anni fa ci fu un altro terribile incidente, in cui morì un piccolo sciatore, falciato da un tredicenne: sono anche stati approntati dei regolamenti, di cui si è curato Mario Cotelli, l'allenatore della nazionale ai tempi della Valanga Azzurra. La polizia deve ancora ascol-

tare il padre di Alessandro, l'unico in grado di dire a quale velocità procedesse il bimbo. Intanto, il presidente degli impianti è costernato: «È spaventoso quello che è successo» - dice Bracchi - «Stamattina ho telefonato alla ditta di Bergamo che fabbrica i materassi di protezione, e li ho informati della tragedia. Se i materassi non bastano studieremo qualcos'altro... ma anche le reti elastiche danno loro i problemi». Dice Mario Cotelli: «La verità è che anni fa le piste erano tenute con meno cura, e la gente scivola con maggior prudenza. Purtroppo in Italia c'è una non-cultura della velocità, molti fanno correre troppo gli sci. Se uno procede ad andatura normale, difficilmente cade con conseguenze disastrose».

Come ulteriore monito la notizia di un'altra incidente sulla neve. Uno è toccato ad una sciatrice milanese di 11 anni, per la quale si era inizialmente tenuto il peggio: allieva dell'International School, era in vacanza con la scuola all'Aprica, quando è caduta rovinosamente, finendo contro un albero. È stata trasportata in elicottero a Sondrio, e poi a Niguarda, in neurochirurgia, per il sospetto di fratture vertebrali. Le è andata relativamente bene: se la caverà con 60 giorni. L'elicottero ha dovuto levarsi in volo anche per un piccolo sciatore di Biondo: il bimbo, 9 anni, è ora ricoverato a Sondrio.

Marina Morpurgo

## Ronda padana

### Solo in quattro contro gli abusivi

Erano in quattro, ieri mattina, compreso il presidente del Movimento liberi consumatori Nicola Zarrella, per quello che era annunciato come un presidio-ronda antiabusivi, con tanto di Camicie verdi d'appoggio, proprio di fronte al Duomo. L'iniziativa, annunciata da giorni dallo stesso Zarrella parlando di «pieno appoggio della Lega e di Bossi», ha avuto all'ultimo momento anche uno stop «da un rappresentante del Governo Padano che - ha spiegato Zarrella - ci ha detto che forse era meglio non schierare le Camicie verdi». Di Matteo Salvini, presidente dei Giovani leghisti che avrebbero dovuto svolgere fisicamente la ronda, nessuna notizia. Anche Zarrella ha avuto difficoltà a rintracciarlo, e nell'attesa ha dichiarato a malincuore di «non essere soddisfatto per l'esito politico» ma ha sottolineato che «la manifestazione ha avuto il suo scopo: far mobilitare le forze dell'ordine e far sparire gli abusivi».

### Due arresti

### Bloccato il «drogabus»

In questura li hanno ribattezzati «spacciatori-tramvieri» perché il sistema escogitato da due pusher per vendere stupefacenti riducendo il rischio di essere notati e quindi arrestati era quello di fare le consegne in un'automobile seguendo un itinerario prestabilito, fra le zone Cenisio e Bovisa. Uno o al massimo due tossicodipendenti aspettavano di salire a bordo del «tram», sostando a vere e proprie fermate di mezzi pubblici o in altri punti, spesso concordati via telefono cellulare. Acquisita la droga, i tossicodipendenti scendevano alla successiva «fermata», dove salivano altri compratori. In genere il percorso della vettura iniziava in piazzale Lugano per proseguire per i viali Jenner e Marche fino a via Veglia, dove i due spacciatori Giuseppe Carissimi, 35 anni, di Bollate, già noto agli agenti, guidava una Seat Ibiza sul cui sedile posteriore era seduto Duto Kora, 34 anni, cittadino del Gambia, immigrato irregolare, sono stati arrestati.

### Protesta del Cdr

### «Notte» sospesa «Un atto grave»

«La sospensione della pubblicazione arriva inaspettatamente, proprio nel momento in cui il giornale del pomeriggio aveva acquistato una fisionomia che gli consentiva di stare con dignità sul mercato». Così il Cdr della «Notte» hanno contestato la decisione dell'editore di sospendere «per qualche giorno» e «per motivi tecnici» la pubblicazione del quotidiano. «Un atto grave e del tutto incomprensibile» spiegano i giornalisti - alla luce delle trattative in corso per l'ingresso di nuovi soci. Il giornale deve ritornare in edicola al più presto».

### Prostituzione

### Quattro estorsori per una brasiliana

Da un mese tormentavano una prostituta brasiliana di 21 anni, Rosaria, che lavora nella zona di piazza Aspromonte, chiedendole la metà degli incassi. Per questo tre uruguayani, due uomini e una donna, e un'argentina, sono stati fermati per tentata estorsione al termine di una movimentata serata. Verso le 23 la prostituta era riuscita a respingere un primo assalto degli estorsori agitando un coltellino, poi i suoi sfruttatori sono tornati armati di pistola carica a salve e hanno esplosi alcuni colpi prima di fuggire. Giunti sul posto, avvisati dalla telefonata di un residente, gli agenti hanno notato la brasiliana e si sono fatti raccontare l'accaduto.

Siamo un gruppo di abitanti della zona Bovisa. Lancetti è dopo un'attesa di oltre 15 anni finalmente visto in opera il Passante Ferroviario (sia pure in forma ridotta e incompleta) e la nostra zona, da sempre trascurata nei progetti e nelle realizzazioni delle linee metropolitane, è finalmente collegata alle MM. La zona è ora meglio servita, ma c'è di più. Sono finiti i viaggi allucinanti a bordo dei mezzi di superficie 3 e 92 strapieni di (peraltro simpaticissimi) studenti del Politecnico della Bovisa in transito a tutte le ore verso la MM: grazie al Passante, gli architetti in erba partono dalla Bovisa Nord e raggiungono Garibaldi, Repubblica e Venezia senza affollare filobus e tram, che sono tornati vivibili. Tutto bene, in apparenza: ma ecco che, a neppure due mesi dall'inaugurazione, leggiamo di denunce sindacali e titoloni allarmanti (Unità, 11 febbraio) sul «Passante per pochi intimi» che sembrano volere in qualche modo suggerire una cancellazione della linea. In una città che scoppia di traffico e inquinamento, ci pare assurdo voler strangolare nella culla un servizio ferroviario che si propone, a regime, di integrare traffico urbano e interurbano (ci siamo forse dimenticati dei

## CI SCRIVONO

### Il Passante serve Non va bocciato

600mila pendolari che invadono ogni mattina Milano (in auto). Il paragone col numero di passeggeri serviti dalle linee del metrò (in opera da 34 anni) è ridicolo: il Passante ha per ora solo 5 stazioni e non è neppure segnalato, se non con cartelli posticcini, nelle stazioni del metrò. Non c'è traccia della sua esistenza nelle mappe della rete metropolitana appese sui vagoni, alle fermate dei tram e nelle stazioni: insomma, pur essendo un gioiello tecnologico è ancora un illustre clandestino. Aggiungiamo che l'abitudine a servirsi dell'auto e del mezzo di superficie, soprattutto in zone che non sono mai state servite dalla rete metropolitana è ovviamente molto radicata: ma questo è un motivo per sostenere le situazioni evolute di trasporto pubblico, Passante e metropolitane anzitutto e non per affossarle di fronte alle prime incertezze. Forse che a Parigi (una delle cit-

tà cui tutti guardano come modello) la Rer non costituisce uno dei cardini della facilità di spostamento in città e nell'hinterland, contribuendo in maniera decisiva all'esistenza di una vera rete urbana di metropolitana? Il Passante va quindi completato e sostenuto, anche con l'informazione e la promozione, dando tempo al pubblico di modificare le proprie abitudini di mobilità. L'alternativa è tutti in auto. Seguono otto firme.

Lungi da noi auspicare la cancellazione della nuova linea del Passante. Nel pezzo abbiamo solo voluto evidenziare disagi e sprechi di un servizio che da anni i milanesi attendono e che ancora è lontano dall'essere completato. Disagi che del resto anche nella lettera vengono sottolineati. Primo fra tutti la scarsa pubblicizzazione della nuova tratta che ne comporta un sottoutilizzo.

## PROTAGONISTI

### Lunga vita a «Visone»

riel, Camilla Ravera e tanti altri. Capii subito, che, al confronto, ero soltanto un moscerino. Per me Ventotene, fu una grande lezione umana e politica. Fu lì che, per la prima volta, mi vidi consegnare una grammatica italiana. Io, allora, parlavo sì la nostra lingua, ma non certo correttamente. Scrivere, poi, non lo sapevo proprio. L'imparai lì, dove conobbi anche i grandi italiani, come Petrarca, Machiavelli, Galilei, Manzoni, Leopardi, Cattaneo, De Sanctis, Curial e la Ravera furono i miei maestri». Tornato libero, uno del partito gli dette 50 lire e gli disse di tornare pure a casa, che poi, quando ci fosse stato bisogno, il partito avrebbe saputo trovarlo. Ci fu subito bisogno e il partito, nella persona di un compagno mandato da Secchia, lo scovò ad Acqui. A Torino, poi, si incontrò con Arturo Lombi, che gli fornì le prime indicazioni per formare i Gap, i Gruppi di

azione patriottica. E Pesce, scegliendosi come primo nome di battaglia «Visone», cominciò a dare filo da torcere ai nazisti e ai fascisti. Accanto a lui, un altro giovane ventenne, Dante Di Nanni, una delle figure più fulgide della Resistenza, medaglia d'oro alla memoria. Caduto Di Nanni, Pesce fu mandato a Milano, per continuare la sua azione di organizzatore gapista. Mille le azioni e quotidiano il rischio di lasciarsi la pelle. I nazisti posero sulla sua testa taglie miliardarie. «Mi ha assistito la fortuna e mi ha salvato mia moglie, che, catturata dai fascisti e torturata, tenne la bocca chiusa». Ed eccolo qui, festeggia oggi, dall'Anpi, il vitalissimo comandante dei «soldati senza uniforme». Lunga vita, compagno «Visone», e tanti auguri anche da noi.

Iblio Paolucci