

Ieri controlli a Roncade. Il divieto di sorpasso non è rispettato

# In A4 un camion su due è fuorilegge

*Auto civetta della Polstrada lungo l'autostrada Venezia-Trieste*

## VERTICE.

Un incontro tra Santuz con la Polizia  
«Bisogna insegnare un corretto stile di guida»

**PREVENZIONE.** Allo studio interventi per ridurre al minimo il rischio d'incidenti  
Verifiche severe sui mezzi pesanti



L'ultimo incidente mortale lungo la Venezia-Trieste di Maurizio Toso

Il divieto c'è, ma non viene rispettato. E' quello di sorpasso ai tir, imposto sulla tratta autostradale Trieste Venezia. In vigore da inizio luglio del 2007, la misura è stata poco o nulla osservata dai conducenti dei mezzi pesanti. Almeno fino ad adesso, visto che è in programma un giro di vite per garantire maggiore sicurezza sulle strade. Ieri si è svolto un incontro a Trieste tra Giorgio Santuz ed Enrico Razzini, presidente e direttore operativo di Autovie Venete, e Luciano D'Agata, dirigente della Polizia Stradale del Friuli Venezia Giulia.

Si è parlato delle misure di contrasto più adatte a rendere effettivamente operativo il divieto di sorpasso dei mezzi pesanti, quasi sempre ignorato.

I controlli di ieri, intanto, hanno dato un risultato disarmante: un mezzo pesante su due è risultato fuorinorma. Chi percorre l'autostrada che collega Trieste a Venezia sa bene che la limitazione scattata più di un anno fa, in vigore su tutta la tratta autostradale dalle 7 alle 21, è in troppi casi lettera morta. Sorpassi di tir se ne vedono, e allora via al confronto per fare sì che una misura decisa per garantire la sicurezza di tutti non resti solo una buona intenzione. Di questo hanno parlato ieri Santuz, Razzini e D'Agata, con conseguenze che toccheranno da vicino anche la porzio-

ne di autostrada che corre nella nostra provincia. In sostanza, prende forma una nuova collaborazione tra Autovie Venete e Polstrada, con quest'ultima che per esempio utilizzerà vetture civili con personale in borghese, dotato comunque di apparecchiature sofisticate per rilevare le infrazioni. In previsione tra le altre cose anche una riorganizzazione delle competenze di Polstrada, che in questo modo potrà schierare più pattuglie, e un potenziamento delle sinergie tra la Polizia Stradale e Autovie Venete. «Non ci stancheremo mai di ripeterlo», afferma il presidente di Autovie Santuz, «ma nella attuale situazione, è indispensabile il rispetto rigoroso, e ripeto rigoroso, delle norme del Codice della Strada e l'adozione di un corretto

stile di guida. Il ruolo della Polizia Stradale, in questo quadro, è fondamentale sia dal punto di vista della prevenzione, attraverso il controllo dell'idoneità dei mezzi pesanti, sia attraverso il sanzionamento immediato delle infrazioni. Autovie Venete, per quanto riguarda la sicurezza passiva della rete, sta facendo tutto il possibile e altrettanto la Regione, impegnata su più versanti». Alle dichiarazioni di Santuz hanno fatto eco quelle di D'Agata, il quale ha evidenziato come la Polizia Stradale «intensificherà i controlli a monte dell'autostrada, per intercettare i mezzi pesanti non in regola con gli standard di sicurezza quando entrano in Italia». Il dirigente della Polstrada del Friuli Venezia Giulia, poi, ha anche ricordato quelle che sa-

ranno le prossime azioni concrete per monitorare il traffico pesante.

«Dal primo ottobre a fine gennaio 2009», ha infatti ribadito D'Agata, «abbiamo già messo in programma trentadue giornate di controllo durante le quali sarà utilizzata la piattaforma Cmr, strumento in grado di stabilire con rapidità se il mezzo è idoneo alla circolazione oppure non può correre».



Strade del Nordest 5 / Sulla Venezia-Trieste tra code e incidenti in attesa della terza corsia

## A4, viaggio nell'emergenza quotidiana

di Giuseppe Pietrobelli

# Venezia-Trieste, ostaggi di un'emergenza nazionale

## 5 / VIAGGIO NELLA VIABILITÀ

Fino al 2000 il problema era la tangenziale di Mestre oggi l'allarme è scattato sul tratto orientale dell'A4

### IL TRAGICO CONTEGGIO

Negli ultimi undici anni le vittime sono state 222 oltre tremila gli incidenti e quasi seimila i feriti

Code infinite, schianti mortali in serie:  
sfida contro il tempo per la terza corsia

Un'impresa del gruppo  
Marcegaglia per rifare  
le barriere maledette

Dipende dall'ora. Ma anche dal giorno della settimana. O dal caso.

Si può percorrere la A4 da Mestre fino a Trieste in assoluta tranquillità, trovandola un'autostrada un po' stretta, perché a due corsie, trafficata, perché piena di camion con targhe rumene, bulgare, slovene, russe, ma tutto sommato piacevole e abbastanza fluida.

Ma può accadere di trovarsi all'improvviso - nello stesso tratto - dentro un girone infernale, lamiere contorte, auto accartocciate, tamponamenti a catena.

O in quell'incubo che è ormai una costante realissima di quasi tutte le strade del Nordest che si chiama coda-senza-fine, spostamento a passo d'uomo, fanalini di coda di chi sta davanti che diventano occhi ipnotizzanti per ore. L'appuntamento con il destino è davvero un azzardo lungo i 126 chilometri che hanno ormai sostituito, per gravità del fenomeno,

quella che era fino a poco tempo fa la Tangenziale di Mestre e che tutti si augurano non sarà mai più così grazie all'apertura del Passante. È sulla A4, a est di Venezia, che si consuma ogni giorno la battaglia per la sopravvivenza, si contano i morti e i feriti come nei bollettini di guerra, si alzano le proteste della gente e s'intrecciano le promesse dei politici. La cronaca di quest'estate - 16 morti in tre mesi - ha stravolto ogni statistica. Al peggio.

L'Acì e l'Istat elaborano i calcoli degli incidenti e misurano la pericolosità delle strade con un ritardo di un paio d'anni. Infatti, i dati ufficiali più recenti si fermano al 2006. E ci dicono che dal 1996 al 2006, in undici anni, gli incidenti sono stati 3.305 (315 nel 2006), i morti 222, i feriti 5.738. Ma i 15 morti del 2006 sono già stati superati dal rendiconto delle vittime da giugno in poi di quest'anno. Ancora le cifre del 2006 ci spiegano che sono in assoluto i tamponamenti (166 sul campione censito) la causa maggiore dei sini-

stri, seguiti da 79 fuoriuscite, 33 scontri laterali, 4 investimenti di pedoni e nessun frontale. Ma i dati riferiti al 2007, ed elaborati dalla concessionaria Autovie Venete, offrono un ulteriore contributo analitico. Gli incidenti in realtà (calcolando anche quelli lievi senza infortunati) nel 2006 hanno raggiunto il picco di 1.062 unità, mentre quelli con feriti sono cresciuti del 12 per cento rispetto all'anno precedente. Sotto accusa i camion dell'Est. Nel



70 per cento dei sinistri con mezzi pesanti ne troviamo uno proveniente da oltre frontiera. E la classifica delle nazionalità, dal 2002 al 2007, vede nell'ordine di quantità Austria (202 sinistri), Slovenia (173), Ungheria (155), Polonia (93), Germania (87), Croazia (86), Turchia (85), Romania (82) e Repubblica Ceca (71). Le code hanno bloccato l'autostrada per lunghezze infinite. Nel 2007, sull'intera tratta di Autovie, il traffico intenso ha causato 2.776 ore di coda, pari a 115 giorni, i cantieri di lavoro 473 ore (19 giorni), gli incidenti 431 ore (quasi 18 giorni). Dal 1997 il traffico si è moltiplicato. Allora quello leggero fu di 24 milioni 700 mila veicoli, dieci anni dopo è salito a 30 milioni di veicoli (più 17,9 per cento). Quello pesante fu di 6 milioni 569 mila veicoli, dieci anni dopo ha raggiunto i 10 milioni 812 mila (più 39,2 per cento).

E attenzione al Dars, la società che gestisce le autostrade slovene. Ha assicurato che a dicembre sarà ultimato il collegamento da Lubiana con l'Italia. I camion verranno dentro come schegge. Se si supera la Tangenziale con queste cifre e queste prospettive in testa, non si può che affrontare con la dovuta rassegnazione il percorso fino a Trieste (e ritorno). Il contachilometri inizia dopo il Terraglio e la stazione di servizio Bazzera Sud. Sono i chilometri più incidentati, statistiche alla mano. Infatti, il flusso è continuo, aggravato dalla prima segnalazione di lavori in corso. Siamo più o meno a Marcon e il Passante è già una realtà almeno parziale (si arriva fino a Mogliano). Dalle 20 di sabato fino alle 6 di domenica mattina il traffico verrà chiuso in questa direzione (percorso alternativo attraverso la bretella dell'aeroporto) proprio a causa del cantiere. Ma è a Quarto d'Altino che si entra nella zona calda. Il casello di Venezia Est ha un numero tale di porte da assorbire chi entra e chi esce. Il problema non sta qui, ma subito prima e subito dopo, soprattutto andando verso Mestre. I camion sanno cosa li attende perché sono in coda da chilometri e per loro la Tangenziale è un valico che richiede almeno un'ora per essere superato. A est della barriera colpisce subito il guardrail ar-

ruginito e palesemente vecchio. Sui lati dell'autostrada ci sono (ma solo dopo qualche chilometro) quelli nuovi a tre onde, rilucenti nel sole. Ma in mezzo sembra di tornare indietro nel tempo, fino alle autostrade del passato. Le banderuole per evitare di restare abbagliati dai fari di chi viene dalla direzione opposta sono solo un mascheramento delle dimensioni reali - e inadeguate - del manufatto. Guardandolo si capisce come a metà agosto

il Tir è passato da una corsia all'altra trovandosi di fronte una barriera di latta. Da Autovie Venete spiegano che la dilazione dei lavori era imposta dai ritmi frenetici del traffico vacanziero. Si è aspettato settembre per necessità, altrimenti le code sarebbero state chilometriche. Sette morti non possono certo ringraziare (e infatti la Procura di Treviso ha aperto un'inchiesta).

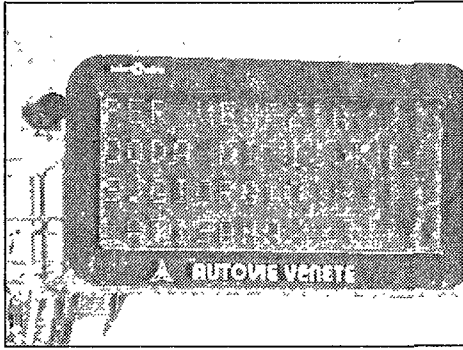
A vincere l'appalto del nuovo spartitraffico centrale dal km 11+500 al km 54+200 di Portogruaro (guardrail ai lati, "new jersey" al centro) è stata la Marcegaglia Buildtech di Lomagna, società del gruppo della presidente della Confindustria. Valore iniziale stimato dell'appalto, 16 milioni di euro, valore finale poco meno di 10 milioni. Finora sono stati realizzati 13 chilometri sui 40 totali, con una scelta tecnica che rende le barriere riutilizzabili quando sarà realizzata la Terza Corsia. I cantieri di oggi ci disegnano l'autostrada di domani. Si rallenta a Latisana, perché al km 70+800 si lavora al rifacimento di un manufatto sul canale Bonacqua. È un'appendice del nuovo casello di Ronchis (10 piste in uscita, 4 in entrata) che verrà spostato e consentirà un più facile scorrimento del traffico diretto verso il mare. Fino a febbraio i disagi sono assicurati, soprattutto di notte. Villesse, al momento, è un cantiere esterno alla A4. Anche se i lavori per la messa in sicurezza (7 milioni di euro) sono funzionali ad accogliere i 700 mila mezzi pesanti che da gennaio ad agosto hanno in-

tasato la «strada extraurbana secondaria». Prova generale del collegamento completo con l'autostrada slovena prevista per fine anno. A Monfalcone la bretella stradale (esterna alla A4) collegherà il casello di Redipuglia con la statale 14 e la provinciale 19 (Monfalcone-Grado). Tre chilometri che costano 16 milioni di euro per evitare l'attraversamento del centro di Monfalcone nessuna traccia dei cantieri della Terza Corsia che sono ancora sulla carta. Se ne parla da dieci anni, da cinque c'è un progetto. Ma il cronoprogramma sarà pronto forse la prossima settimana. «Bisogna sciogliere alcuni nodi, prima di indicare le date» dice l'assessore friulano Riccardi. Ma lascia intendere che prima del 2017 non se ne parla, l'opera non sarà conclusa e il nostro calvario quotidiano sarà destinato a continuare.

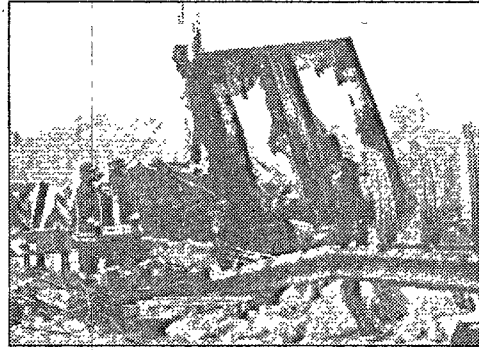
La A28, al confronto, è un'amena corsa verso Conegliano, 356 incidenti in dieci anni, 21 morti, 532 feriti e un guardrail a tripla onda. Ha il piccolo difetto di non portare mai a destinazione. Conegliano e il collegamento alla A27 (lotto 29) sono una specie di chimera, sempre un passo oltre l'ostacolo. Ma gli ostacoli sono tanti, i passi da compiere altrettanti. Ci si consola spendendo 4 milioni 401 mila euro per pavimentare il lotto 28, aperto al traffico nel settembre 2006, ma senza lo "strato di usura", che viene posto dopo l'asfessamento dell'asfalto e del sedime. Ma quando al km 47 si esce (nonostante i cartelli che poco prima indicavano la mèta di Conegliano) si finisce in un dedalo di stradine e paesini. Il centro di Conegliano è a 9 chilometri. La statale 13 è diritta come una tangenziale, ma trafficatissima come una strada di periferia. Specchio di un'Italia che ha un bisogno assoluto di infrastrutture, ma non sa realizzarle in tempi accettabili.

Giuseppe Pietrobelli  
(5. Continua)

## Due corsie insufficienti per il fiume di veicoli che viene dall'Est



**Le code segnalate sui tabelloni**



**I guard-rail da sostituire lungo l'A4**

I problemi della A4, da Venezia a Trieste, sono arcinoti per gli addetti ai lavori e intuitivamente evidenti anche per gli automobilisti. Il problema è risolverli. Il primo, strategico, è la costruzione della terza corsia, l'unica vera risposta che si può dare al flusso di 150 mila veicoli al giorno, con un'incidenza sempre maggiore di veicoli commerciali provenienti dall'Est. Se ne parla da 10 anni, anche se il primo vero progetto è del 2003. Adesso c'è perfino il commissario all'emergenza, nella persona del presidente della Regione. Ma anche le più ottimistiche previsioni, in attesa del cronoprogramma, non prevedono la realizzazione prima del 2017. Il secondo punto-critico è in realtà un effetto della congestione del traffico, ovvero le code soprattutto in direzione di Mestre, che si formano prima della barriera di Venezia Est. Particolarmente visibili quelle di camion e tir, visto che c'è il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti. E così restano tutti incolonnati, anche d'estate in prossimità delle uscite verso le località balneari. Il terzo "punto nero" è un

risultato del mancato assorbimento da parte della Tangenziale di Mestre e si traduce in rallentamenti continui. Spesso veri e propri blocchi della circolazione a partire da Quarto d'Altino. Solo l'apertura del Passante potrà risolverlo. tragicamente attuale la carenza del guardrail centrale nel primo tratto da Venezia a Trieste. È stato tagliato come il burro a Cessalto in agosto dal Tir che lo ha sfondato provocando una strage. Solo adesso si stanno approntando i lavori. Il quinto nodo infrastrutturale riguarda invece il completamento della A28, l'eterna incompiuta a cui mancano pochi chilometri per l'innesto nella A27 Venezia-Belluno. A Passante aperto, diventerà un'alternativa per superare il nodo di Mestre, utile in caso di incidenti o ingorghi sulla A4. Il sesto "punto nero", con cui si dovrà convivere per molti anni è costituito dai cantieri di lavoro che saranno aperti per fare la Terza Corsia. Già quelli per la manutenzione ordinaria provocano code. Figuriamoci se i lavori dureranno anni...

**G. P.**



OGGI IN CONSIGLIO DEI MINISTRI

## Lo schema di decreto legge su sicurezza e forze di polizia

**ItaliaOggi pubblica lo schema di decreto legge recante «misure urgenti in materia di prevenzione e accertamento di reati, di contrasto alla criminalità organizzata e all'immigrazione clandestina, nonché di funzionalità dell'amministrazione della pubblica sicurezza, del corpo nazionale dei vigili del fuoco e dell'amministrazione della difesa», ieri al vaglio del pre-consiglio dei ministri**

### ARTICOLO 1

(Modifiche al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 109)

1. All'articolo 6 del decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 109, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: «ha effetto decorso tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.» sono sostituite dalle seguenti: «ha effetto a decorrere dal 31 dicembre 2008.»;

b) al comma 5, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: «entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.» sono sostituite dalle seguenti: «a decorrere dal 31 dicembre 2008.»;

2) dopo il primo periodo, è aggiunto il seguente: «Fino al 31 dicembre 2008 i predetti fornitori di servizi sono autorizzati a conservare i dati del traffico telematico, di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge n. 144 del 2005, convertito dalla legge 31 luglio 2005, n. 155, in deroga a quanto previsto dal medesimo comma 1, compresi quelli non ancora

cancellati.»

### Articolo 2

(Modifiche alla legge 22 dicembre 1999, n. 512)

1. All'articolo 1 della legge 22 dicembre 1999, n. 512, dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:

«c) da una quota, stabilita con decreto del Ministro dell'Interno, del contributo determinato ai sensi del comma 2 dell'articolo 18 della legge 23 febbraio 1999, n. 44, sui premi assicurativi raccolti nel territorio dello Stato nei rami incendio, responsabilità civile diversi, auto rischi diversi e furto.»

### Articolo 3

(Misure per fronteggiare l'immigrazione clandestina)

1. Per fronteggiare l'intensificarsi del fenomeno di immigrazione clandestina anche al fine di garantire la più rapida attuazione della normativa europea in materia attraverso l'ampliamento ed il miglioramento della disponibilità ricettiva dei centri di identificazione ed espulsione, di cui all'articolo 14 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, e successive modificazioni, è autorizzata la spesa di euro 3.000.000 per l'anno 2008, di euro 37.500.000 per l'anno 2009, di euro 40.470.000 per l'anno 2010 e di euro 20.075.000 a decorrere dal 2011, di cui euro 3.000.000 per l'anno 2008, ed euro 37.500.000 per ciascuno degli anni 2009 e 2010 destinati alla costruzione di nuovi centri di identificazione ed espulsione.

2. All'onere derivante dalla dispo-

sizione di cui al comma 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2008-2010, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2008.

### Articolo 4

(Modifiche al decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133)

1. All'art. 71 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, nella legge 6 agosto 2008, n. 133, il comma 1-bis è sostituito dal seguente:

«1-bis. In caso di assenze per malattia di cui al comma 1 del personale del comparto sicurezza e difesa nonché del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco il trattamento economico fondamentale è comprensivo degli emolumenti di carattere continuativo correlati alla specificità di status e d'impiego di tale personale.»

2. All'articolo 84, comma 1-quater, il secondo periodo è sostituito dal seguente:

«All'onere derivante dall'articolo 70, comma 1-bis, e 71, comma 1-bis, rispettivamente pari a 8,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009, e 5,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione della dotazione del fondo per gli interventi strutturali di politica eco-

nomica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.»

### Articolo 5

(Disposizioni relative al pagamento degli stipendi del personale della Polizia di Stato)

1. La disposizione di cui all'art. 1, comma 446, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, non si applica per il pagamento degli stipendi del personale della Polizia di Stato.

2. Il Ministero dell'Interno assicura l'invio dei dati mensili di pagamento relativi alle competenze fisse e accessorie del personale della Polizia di Stato per missioni e programmi al Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato mediante protocolli di colloquio tra sistemi informativi da definire ai sensi e per le finalità di cui al Titolo V del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, ammontante a 1,6 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2008, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 3, comma 151, della legge 24 dicembre 2003, n. 350.

### Articolo 6

(Entrata in vigore)

Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

# In arrivo 40 chilometri di nuovi guardrail

## Si è aperto ieri il cantiere per le opere di sostituzione dello spartitraffico centrale

**TRIESTE** Il cantiere dello spartitraffico centrale – una quarantina di chilometri da Cessalto a Venezia – è partito ieri. Ed è solo l'ultimo cantiere, in termini di tempo, che interessa la A 4 e che impone – per la sicurezza di chi lavora e di chi viaggia in autostrada – controlli più severi da parte delle forze di polizia. Ieri il consiglio di amministrazione di Autovie Venete ha autorizzato nuovi lavori, sempre per mettere in sicurezza l'infrastruttura. Lavori che però comporteranno l'apertura di cantieri e quindi inevitabili disagi per gli utenti. Uno di questi cantieri interesserà il tratto Lisert – Redipuglia dove è previsto l'inserimento di un muro dell'altezza di un metro e cinquanta centimetri, che andrà a sovrapporsi alle asperità della parete rocciosa. Si tratta di un intervento che, oltre a migliorare il contenimento della parete ed evitare che frani, permetterà di ridurre i danni ai veicoli in caso di incidente. L'importo complessivo dell'appalto è di 2 milioni e 710 mila euro. Il consiglio di amministrazione

ha anche ratificato la pubblicazione del bando di gara per la costruzione delle stazioni di Godega di Sant'Urbano e Sacile Ovest lungo l'autostrada A 28 (Importo a base d'asta 11 milioni e 400 mila euro) e ha approvato un bando per interventi di ripristino del manto stradale nelle

---

Previsto un muro di contenimento nel tratto Lisert-Redipuglia  
Un appalto da 2,7 milioni di euro

---

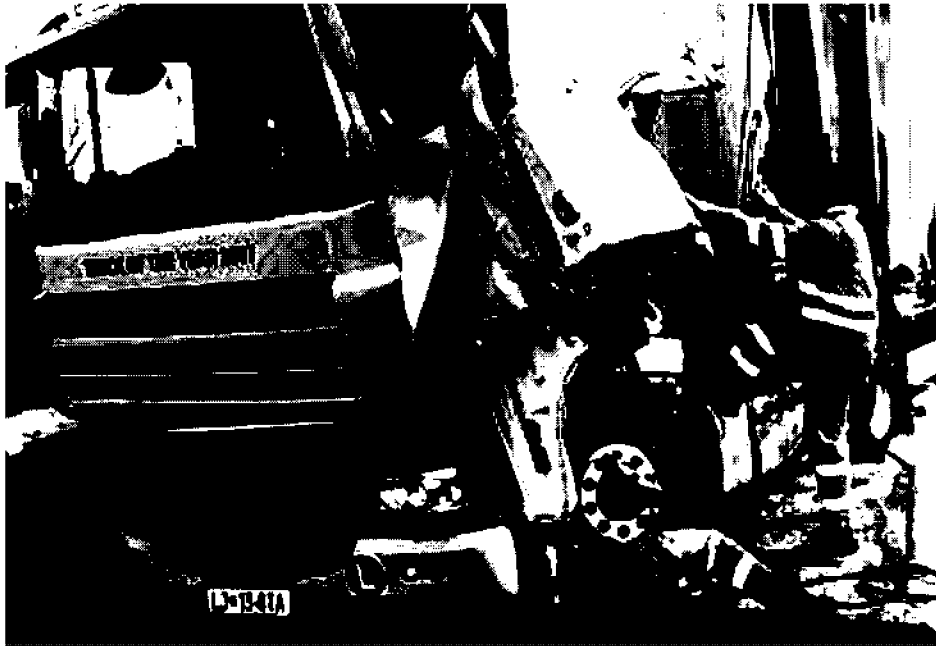
porzioni di autostrada che sopportano condizioni di traffico particolarmente intenso e quindi più soggette all'erosione. Al di là delle delibere assunte il consiglio non poteva non occuparsi degli incidenti verificatisi ieri. «Una situazione – come si legge in una nota di Autovie – che mette sotto pressione la Concessionaria dal punto di vista operativo sia in termini di risorse umane impegnate, sia di interventi di ripristino del manto stradale. A ciò si aggiunge l'inevitabile intasamento della viabilità esterna che viene appesantita dal flusso di traffico fatto defluire dall'autostrada».



GIORNATA DRAMMATICA VICINO A LATISANA: TRE INCIDENTI, CODE DI CHILOMETRI

# A4 paralizzata da un altro schianto mortale

Pullman contro Tir, vittima una romena: 8 feriti. Tondo: a ore programma lavori



**PALMANOVA** Ancora una giornata drammatica per il traffico sull'autostrada A4. Tre gli incidenti di cui uno con esiti mortali e code di chilometri e rallentamenti. A perdere la vita è stata una ragazza romena di 19 anni, Ramona Florentina Turcano che viaggiava su un pullman con a bordo una cinquantina di connazionali. Otto i feriti, di cui due in gravi condizioni. Viaggiavano tutti su una corriera romena diretta a

Venezia. Alle 9.15, nel tratto tra i caselli di San Giorgio di Nogaro e di Latisana, nel territorio comunale di Pocenia, lo schianto tra il pullman e un autoarticolato che lo precedeva. Renzo Tondo, presidente della Regione e commissario della A4 renderà noto il cronoprogramma degli interventi per la soluzione dell'emergenza sull'autostrada.

● A pagina 3

**EMERGENZA**  
TRIESTE-VENEZIA



Giornata nera per il traffico regionale con code fino a undici chilometri  
L'infrastruttura è rimasta chiusa per diverse ore in entrambi i sensi

# A4 paralizzata da un altro schianto mortale

Pullman tampona Tir vicino a Latisana: ragazza romena perde la vita, 8 feriti

**PALMANOVA** Ancora una giornata drammatica per il traffico sull'autostrada A4. Tre gli incidenti di cui uno con esiti mortali e code di chilometri e rallentamenti. A perdere la vita è stata una ragazza romena di 19 anni, Ramona Florentina Turcano che viaggiava su un pullman con a bordo una cinquantina di connazionali. Otto i feriti, di cui due in gravi condizioni. Viaggiavano tutti su una corriera romena diretta a

Giorgio di Nogaro e di Latisana, nel territorio comunale di Pocenia, lo schianto tra il pullman e un autoarticolato che lo precedeva. Ma altri due sono stati gli incidenti che hanno segnato la mattinata di ieri sull'A4. Emergenza senza fine, dunque, sull'autostrada Trieste-Venezia. Gli incidenti si sono verificati tra le 6 e poco dopo le 9. Il più grave quello di Pocenia.

Il pullman proveniente dalla Romania ha tamponato violentemente un Tir che lo precedeva e

che aveva rallentato la propria corsa per un incidente avvenuto alcuni chilometri più avanti. Sui due mezzi è finito poi un secondo Tir. Coinvolto anche un furgone benché la dinamica dell'incidente, alquanto complessa, sia tuttora al vaglio della polizia stradale di Palmanova. La stessa Polstrada, per agevolare le operazioni di soccorso, ha chiuso il traffico sull'autostrada con uscita obbligatoria a San Giorgio di Nogaro.

Sul posto anche squadre di vigili del fuoco di Cervignano, Portogruaro

e Venezia oltre a molte ambulanze e un elicotte-



ro dei 118 che hanno trasportato i feriti in vari ospedali del Friuli Venezia Giulia. La catena d'incidenti ha provocato la paralisi del traffico con code fino a 11 chilometri in direzione di Venezia e fino a sei chilometri verso Trieste. L'autostrada è stata riaperta attorno alle 12 anche se code a tratti e rallentamenti si sono susseguiti per almeno un'altra ora. Per quanto riguarda gli altri due incidenti il primo si è verificato prima delle 6 sul tratto tra Latisana e Portogruaro, già in territorio veneto, sempre in direzione di Venezia. Un mezzo pesante fermo su una piazzola di sosta è stato tamponato da un'auto fuoristrada a bordo della quale viaggiavano due cittadini rumeni. Uno dei due è stato ricoverato in gravi condizioni all'ospedale di Udine.

Dopo mezz'ora, cioè attorno alle 7, il secondo incidente, nel tratto tra Latisana e San Giorgio di Nogaro, in direzione di Trieste. Coinvolti una vettura e un autoarticolato; in questo sinistro non si segnalano gravi conseguenze per le persone coinvolte.

A seguito di questi incidenti il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e commissario per l'A4, Renzo Tondo nei prossimi giorni renderà noto il cronoprogramma degli interventi per la soluzione dell'emergenza sull'autostrada.



## LE REAZIONI

# Il capo della Polizia convoca un vertice per fronteggiare l'emergenza criminalità

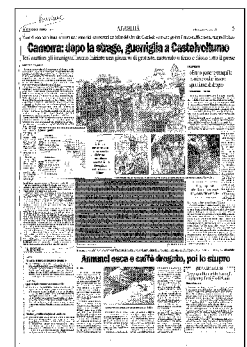
ROMA - Il Capo della polizia Antonio Manganelli, su indicazione del ministro dell'Interno Roberto Maroni, ha dato incarico al vicedirettore generale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza e direttore della Criminalpol Nicola Cavaliere, di presiedere oggi una riunione interforze per affrontare l'emergenza nel casertano dopo gli agguati di giovedì e la guerriglia di ieri. Alla riunione parteciperanno tutti gli uffici operativi presenti sul territorio (Ros, Gico e Sco) con l'obiettivo di coordinare attività mirate sotto il profilo della prevenzione e di dare ulteriore impulso alle attività investigative già avviate subito dopo la strage.

Numerose anche le reazioni politiche. Tommaso Pellegrino, presidente dei Verdi della Campania ha sollecitato una risposta decisa da parte dello Stato per sottrarre

quei territori al controllo dei Clan. Anna Finocchiaro, presidente del gruppo Pd al Senato ha chiesto che il ministro dell'Interno vada in aula per riferire su quanto sta accadendo: «È un inferno, una guerriglia violentissima. È la prima volta, da decenni, che un pezzo di territorio si trova in balia di bande, organizzate e non, che distruggono, sparano, intimidiscono, minacciano, sfidano la legge con vere e proprie aggressioni, come dimostrano i cassonetti rovesciati, le vetrine infrante, le macchine distrutte e, soprattutto, la tensione altissima tra immigrati e polizia».

Respinge gli attacchi al governo Fabrizio Cicchitto, capogruppo del Pdl alla Camera, che ricorda come il ministro dell'Interno che quello della Giustizia siano impegnati a fondo nella lotta alla criminalità. Un intervento straordinario dello Stato lo

chiede il segretario generale del Siulp Felice Romano sottolineando che si deve trattare di un intervento «non solo sul terreno della sicurezza». «Quanto accaduto - prosegue il Siulp - è la dimostrazione che accanto alla lungimiranza del capo della Polizia che ha dato una prima risposta istituendo un presidio investigativo ad hoc a Casal di Principe, per rafforzare la già pressante e professionale opera dei poliziotti casertani, ma occorre un intervento dello Stato per aumentare le risorse necessarie a rafforzare gli apparati, in modo da contrastare la ferocia di questi criminali e riportare legalità in un territorio da troppo tempo martoriato». Il cardinale Sepe, arcivescovo di Napoli, ha lanciato un invito ai camorristi a deporre le armi: «Ciò con cui oggi uccidete, domani ucciderà anche voi e le vostre famiglie».



Direttore: Ugo Savoia

L'allarme Lettera al Commissario Ue Barrot e al ministro dell'Interno Maroni. Da gennaio 850 profughi

# Troppi clandestini, Costa chiama l'Europa

Il presidente del Porto: «Azioni comuni, controlli nei luoghi di partenza»



**Fenomeno in aumento: sono soprattutto curdi e iracheni. Campanale: spero che l'appello serva ad aumentare le verifiche**

VENEZIA — Troppi clandestini al porto di Venezia, tanto che il presidente Paolo Costa chiede aiuto all'Europa. E lo fa scrivendo direttamente al Commissario europeo Jacques Barrot, e al ministro dell'Interno Roberto Maroni, per cercare una strada per risolvere il problema dell'immigrazione clandestina alla radice. Nell'ultimo anno infatti il porto di Venezia si è trasformato in una delle principali porte d'ingresso per l'Europa, per i profughi disperati che arrivano in condizioni disastrose, come mercoledì quando sette clandestini curdi ed iracheni sono sbarcati da un

traghetto greco.

Un fenomeno, che coinvolge anche molti giovani, sempre più in aumento, lo dicono i numeri: da gennaio 2008 ad oggi già 850 clandestini sono stati scoperti al porto di Venezia, un trend negativo che già supera quello del 2006 (erano stati 646) e si avvia a superare quello del 2007 con 1161 in 12 mesi. Molti arrivano provati dal viaggio, altri muoiono prima di sbarcare: tra giugno e luglio, in meno di una settimana, sono morti tre clandestini che cercavano di entrare in Europa nascosti in Tir o legati sotto ai camion. Viaggi disperati che avvengono senza sosta e in tutti i modi possibili compreso confusi tra i passeggeri con passaporti falsi o travestiti da autisti.

Le tecniche usate dai caronti del mare sono decine. «Il fenomeno è in crescita non c'è dubbio — dice Antonio Campanale, comandante della polizia di frontiera — arrivano in condizioni disumane e viaggio in gruppi numerosi. Con il caldo si nascondevano tra i passeggeri, adesso che sta arrivando il freddo ricominceranno a nascondersi dentro i Tir perché è più difficile farsi trovare. Ben venga l'intervento del presidente del Porto perché può essere di aiuto anche al nostro lavoro: ci devono essere controlli serrati anche negli altri porti e non solo nel nostro».

Per arginare il fenomeno degli arrivi dei clandestini al Porto Paolo Costa infatti ha deciso di scrivere all'Unione europea: «C'è l'assoluta necessità di aprire una collaborazione che coinvolga tutta l'Europa», dice. L'obiettivo è la creazione di

una direttiva e la firma di accordi tra tutti i paesi coinvolti dal fenomeno. «Se negli anni i numeri stanno crescendo a dismisura significa che qualcosa è cambiato, per questo chiedo azioni di controllo più intense mirate presso i porti di entrata, laddove hanno origine i flussi di clandestini — spiega il presidente del Porto di Venezia —. Non voglio cacciare i clandestini, qui stiamo parlando anche di un problema umanitario, e io non posso fare niente perché all'interno della mia giurisdizione i clandestini non arrivano, fermati prima dalla polizia».

**Giorgia Gallina**



Il presidente del Porto chiede azioni più incisive e mirate. Gli agenti della Polfer: «La disperazione non si ferma»

# Sbarchi, Venezia come Lampedusa

*Arrivano centinaia di clandestini nascosti nei traghetti provenienti dalla Grecia*  
**Sos di Costa al ministro Maroni e alla Ue: aiutateci a fronteggiare l'emergenza**

## Venezia

Grido di allarme per i troppi clandestini che giungono al porto di Venezia. Ormai lo scalo marittimo lagunare è diventato come quello di Lampedusa. Punto di arrivo di una fiumana di disperati che rischiano la vita pur di raggiungere l'Occidente a bordi di traghetti e con viaggi in condizioni drammatiche. Quest'estate, nel giro di poche settimane, ben tre cadaveri sono spuntati dai traghetti in arrivo dalla Grecia. Fenomeno ormai annoso, ma che non accenna a diminuire, anzi: se il trend dei clandestini scoperti quest'anno si manterrà stabile fino a dicembre, il 2008 farà infatti segnare un nuovo record di arrivi. Una percentuale che non si era mai avuta prima e che fa riflettere. E a preoccuparsene ora è an-

che il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, che ha scritto per questo sia al commissario europeo per la giustizia, libertà e sicurezza, Jacques Barrot, sia al ministro dell'interno, Roberto Maroni. Un appello a risolvere il problema dell'immigrazione clandestina in un porto particolarmente colpito come quello veneziano e che si sta trasformando sempre più in un'emergenza sociale. Da gennaio ad oggi 850 clandestini sono stati scoperti al Porto di Venezia - spiega, in una nota, la stessa Autorità portuale - un trend negativo che già supera quello del 2006 (646 clandestini scoperti) e si avvia a superare quello del 2007, di 1.161». In aumento anche il numero dei minori, in arrivo soprattutto dall'Afghanistan.



Alcuni imprenditori presentano al ministero un progetto per l'area

# Un piano per la spiaggia della polizia

*L'arenile gestito dai privati e un centro velico in funzione tutto l'anno*

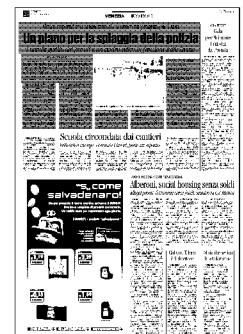
di Simone Bianchi

**LIDO.** La spiaggia della polizia di via Klinger, a San Nicolò, potrebbe finalmente essere salvata dal degrado che la contraddistingue da anni e potrebbe essere riaperta non solo alle famiglie degli agenti, ma anche alla collettività. Il progetto c'è, e vede protagonisti alcuni imprenditori veneziani e del Lido che si sono fatti avanti con l'amministrazione centrale per usufruire in concessione degli spazi di San Nicolò. Quella della polizia di Stato è ormai la sola spiaggia «privata» del litorale lidense non utilizzata.

*Il Silup: «Dopo anni di abbandono serve una risposta positiva per rilanciare la zona degradata»*

Alle spalle ha oltre quindici anni di incuria e abbandono totale, seguiti da polemiche e proteste culminate addirittura con il gesto simbolico della occupazione da parte dei no-global nel periodo del Festival del cinema qualche anno fa. «Siamo di fronte a una occasione che la Direzione Centrale non può lasciarsi sfuggire — dice il segretario provinciale del sindacato di polizia Siulp, Diego Brentani — Così com'è, la spiaggia di via Klinger è una risorsa spreca e un brutto segno per il territorio. Da anni si discute, si denuncia l'incuria, ma la risposta che arriva da Roma è sempre la stessa: non ci sono soldi per una ristrutturazione. Ora che dei privati si sono fatti avanti, con idee chiare e fattibili, credo che gli uffici di competenza dovrebbero farsi avanti per risolvere la situazione». La spiaggia della polizia ha l'ingresso proprio nella rotonda di via Klinger, ed è incastonata tra la spiaggia Paradiso e quella del Pachuka. Un'area splendida, in pieno sito comunitario protetto, con piccole dune naturali tra il mare e le capanne, ampi spazi dove un tempo c'erano capannini, ristorante, bagni e docce. L'a-

rea è talmente ampia che vi si potrebbero concretizzare parecchie idee. «I privati vorrebbero rifare completamente lo stabilimento, ma serve una concessione pluriennale per poter garantire un rientro pieno delle spese — aggiunge Brentani — Quindi, oltre alla fruizione garantita agli agenti e alle loro famiglie, ci sarebbe spazio anche per i lidensi e i veneziani. Senza dimenticare l'idea di creare un centro per attività veliche permanenti in riva al mare, attivo tutto l'anno, e che di fatto manca in questa parte del litorale». Invece, dopo l'abbandono avvenuto tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta, c'è stato un lento degrado, tra eternit, amianto, ferro arrugginito e vetri distrutti sparsi ovunque e fra i raid vandalici successivi. I no-global l'hanno occupata per tre anni nel corso del festival, piantando la loro bandiera in segno di protesta, e poi il Comune è intervenuto per una bonifica, divenuta quanto mai necessaria per la presenza di sostanze tossiche come l'amianto contenuto nelle coperture in eternit. Ora uno spiraglio per il recupero.



Direttore: Enzo Cirillo

# Aspettando l'esercito Siulp scrive a Maroni

**Il caso.** Il sindacato provinciale denuncia le carenze per vigilare gli obiettivi sensibili



► Il ministro Roberto Maroni

■ «Venezia attende fiduciosa l'arrivo dell'esercito inviato dal Governo essendo molti i siti sensibili ancora oggi vigilati nelle 24 h da polizia, carabinieri e guardia di finanza, distogliendoli dai propri compiti istituzionali a danno dell'intera cittadinanza che si vede privare parte dei servizi connessi al controllo del territorio». Il Siulp, sindacato di polizia, ci riprova e provoca i vertici dello Stato sulla decisione dell'utilizzo dell'esercito per la vigilanza dei siti sensibili. Lo fa con una lettera della segreteria provinciale del Siulp al ministro Roberto Maroni. «I proverbi insegnano che "i cani di troppi padroni muovono di fame, in quanto ognuno crede o pensa

che sia l'altro che deve avere il compito di sfamarlo e accudirlo". Lo stesso vale per la pubblica sicurezza dice ancora il Siulp - un bene che deve essere garantito al cittadino ad ogni costo, senza però pensare che ognuno continui a perseguire i propri obiettivi o il proprio sistema di sicurezza». È il caso emblematico del Lido di Venezia, secondo il Siulp, un'isola nota per la Mostra del Cinema, dove per garantire la vigilanza ai palazzi di Giustizia o ad altri obiettivi sensibili, viene distolta l'unica volante addetta al controllo del territorio e dove la richiesta sperimentazione di servizi interforze, non ha avuto alcun riscontro. ■ R.R.O.



Sicurezza, l'abbondanza estiva lascia il posto alle carenze autunnali

# Passata la Mostra, scippata la Volante

*Di nuovo niente vigilanza notturna al Lido, il sindacato di polizia protesta*

di Simone Bianchi

**LIDO.** «Passata la Mostra del cinema il Lido si ritrova con il problema delle Volanti di polizia che non vengono garantite 24 ore su 24». Parte dal Siulp, e dal segretario provinciale Diego Brentani, l'affondo su un tema molto caro ai lidiensi, quello dei controlli durante la notte. Polemiche che avevano caratterizzato l'isola per mesi fino a luglio quando, con l'arrivo degli agenti aggregati e dei rinforzi per il festival, la situazione era migliorata. A volte addirittura con 2 volanti in circolazione per l'isola durante il giorno.

«Mettere l'Esercito  
o i vigilantes privati  
davanti agli obiettivi  
sensibili per liberare  
risorse sull'isola»

E tutto ciò in aggiunta al lavoro di carabinieri, Finanza e polizia municipale. «Ora siamo alle solite — sbotta Brentani — e soluzioni definitive non se ne riescono a trovare. Tutta colpa del lavoro che i nostri agenti sono costretti a fare per la sorveglianza dei siti sensibili e dei palazzi di Giustizia in centro storico e a Mestre. Allora, che mettano l'Esercito a fare le volanti al Lido». Una provocazione, quella del segretario del Siulp, che però ha basi concrete. «Padova e Milano utilizzano le guardie giurate per il servizio presso i tribunali, e le forze dell'ordine intervengono solo se necessario — aggiunge — Perché a Venezia non lo si riesce a fare? In questo modo gli agenti potrebbero restare sulle strade e negli uffici a svolgere il loro lavoro. E che mettano i soldati a guardia degli altri siti sensibili. A Venezia la situazione è sempre più pesante, e crediamo che, senza nulla togliere alle altre forze armate o di polizia, che sia arrivato il momento di chiedersi cosa fare in questo Paese con queste situazioni». Siulp che chiede poi che si concretizzi una volta per tutte il tanto richiesto coordinamento tra le forze

dell'ordine anche per il Lido, così da coprire davvero 24 ore su 24 il territorio. «Con la Volante sempre sul territorio, la gente al Lido si sentiva più sicura — garantisce Antonio De Martino, presidente dell'associazione Vivere il Lido — E questo ricordando anche l'apporto di tutte le altre forze dell'ordine. Però di notte la volante serve, e dopo mesi e mesi di battaglie e discussioni, sinceramente non ci aspettavamo di ritrovarci nuovamente in queste condizioni».

Più cauto il presidente della Municipalità, Gianni Gusso. «Questo aspetto mi coglie di sorpresa, perché i contatti avuti con la Prefettura e la Questura nei mesi scorsi, sembravano andare nella direzione di una risoluzione definitiva del problema. So che in questo mese di settembre le forze di polizia saranno molto impegnate in centro storico per gli arrivi del presidente della Repubblica e di molti esponenti del Governo, ma mi auguro di non trovarmi davanti un'altra emergenza. Non faccio allarmismi, ma intendo approfondire questo problema».

