

SOTTO UN SOLE ESTIVO L'ULTIMO LONGO WEEK-END DI PRIMAVERA

La breve «fuga» a l'estero con i viaggi organizzati ogni giorno «ponte» viene a costare come i viaggi organizzati con i mezzi all'economia italiana

Mete preferite le capitali europee e le coste mediterranee - Una partita di calcio come Ajax-Juventus riesce a mobilitare migliaia di persone che altrimenti non si sarebbero mosse

Spiagge già affollate da milioni di bagnanti - Molti villeggianti anche nelle località di montagna - Lo sciopero dei benzinaieri non ha influito sull'esodo - Traffico intenso ma fluido - Domani la seconda ondata di turisti



ROMA — Un'immagine della snerverata marcia nel traffico caotico verso il mare di Ostia.

Con quattro giorni a disposizione per il «ponte» dell'Assonero (31 maggio-3 giugno) che con la festa della Repubblica di domani sabato 2 giugno diventa uno fra i più lunghi dell'anno. I «giobbotieri» del turismo organizzato non si lasciano sfuggire l'occasione di svuotare da «rotte» quotidiane in cerca di sole in qualche località straniera o alla «scoperta» delle «solite» città europee tipo Parigi, Londra, Amsterdam, diventate ormai le mete preferite dei turisti italiani in queste occasioni. Secondo una stima approssimativa, poiché in casi del genere è estremamente difficile conoscere subito le cifre esatte, si calcola che circa settanta persone (qualche operatore di viaggi arriva anche ad azzardare diecimila) trascorreranno la «vacanza» di tre, quattro o cinque giorni all'estero. Il maggior contingente turistico (più del cinquanta per cento) è dato dalla Lombardia (soprattutto Milano e il suo « hinterland »), seguita poi in minor misura dal Piemonte, dalla Liguria, dal Veneto, dall'Emilia, dalla Toscana e dal Lazio.

Le preferenze per il «ponte» dell'Assonero sono andate logicamente alle mete più vicine, che consentono di utilizzare nel migliore dei modi il tempo disponibile. «Ve ritorna per tutte le borse», si spiega. Gianfranco Mainardi è un «crociere» di viaggi milanesi. «Nel caso nostro offriamo Londra e Milano (partenze da Ostia) con pensione completa e a cure superiori Madrid e Istanbul. Complessivamente abbiamo «mandato via» 600 persone». Ecco comunque

qualche altro esempio. Un soggiorno ad Amsterdam, con trattamento di mezza pensione, costa in taluni casi 99 mila lire; per Hannover e Dierbe in Olanda, si spendono rispettivamente 83 mila e 88 mila lire a testa, posti inclusi, tanto per fare un esempio. Qualcuno, assai meno dei giorni di ferie arretrate o prendendo un anticipo su quelle del '73, si è spinto per otto giorni in Marocco oppure in Egitto spendendo all'incirca duecentomila lire. Cento turisti italiani passeranno invece i quattro giorni a disposizione a Mosca con una spesa di 143 mila lire (sono partiti da Milano) e 150 mila da Roma, mentre altri novanta partiranno per Mosca con una spesa occasionale, vananza pagando, meno di novanta mila lire. «Per avere una lira di traffico aereo», spiega il «ponte», basti dire che ieri mattina l'aeroporto internazionale della Malpensa ha registrato un eccezionale movimento di voli sbarcati e partiti, ma soprattutto in questi ultimi tempi. A Linate invece si è verificato un «boom» di voli per gli aerei diretti all'estero. «L'impressione generale che la breve vacanza di fine maggio avrebbe raccolto magnificamente», dice il presidente della società di organizzazione della partita di calcio a Bergamo tra la Juventus e l'Ajax, è che «non è mai stato così facile nel capoluogo ligure circa quarantamila tifosi». Molti di questi si sono sbarcati a trasferirsi in treno pagando in taluni casi «tantummodo» per due giorni. «Soliti di che, senza l'eccezionale avvenimento calcistico, sarebbe forse finita nelle «fauci» del «ponte», sempre proposto a spese di una «giornata» vale la pena di registrare seppure per inciso,

Roma, 31 maggio. L'ultimo lungo «ponte» di primavera è un pieno esodo in tutta Italia. Milioni di italiani hanno lasciato la città di maggioranza diretta al mare per un primo assalto alle spiagge che che prece il tempo è spinto verso il mare. Il più intenso il traffico è stato in assoluto, ma il più faranno ritorno a casa nella serata di domenica. Per il resto della settimana, il traffico sarà un lungo spargimento di posta delle auto e carabinieri per attrarre alla situazione.

Una notizia di carattere economico. È stato calcolato che ogni giorno di «ponte» viene a pesare sulla nostra economia ben cento milioni di lire. «È un costo», dice il presidente della società di organizzazione della partita di calcio a Bergamo, «che se la temperatura non ha raggiunto livelli elevati, il costo è ancora maggiore». Il dato principale viene fornito dal traffico aereo, che nelle prime ore della settimana ha registrato un «boom» di voli. «L'Assonero è stato particolarmente intenso nel tratto tra Bologna e Rimini. Qui si sono avvil-

cuni rallentamenti nei pressi dei caselli delle località balneari, una serie di tamponamenti, inoltre, ha causato qualche inconveniente alla città di maggioranza diretta al mare per un primo assalto alle spiagge che che prece il tempo è spinto verso il mare. Il più intenso il traffico è stato in assoluto, ma il più faranno ritorno a casa nella serata di domenica. Per il resto della settimana, il traffico sarà un lungo spargimento di posta delle auto e carabinieri per attrarre alla situazione.

«L'Assonero è stato particolarmente intenso nel tratto tra Bologna e Rimini. Qui si sono avvil-

l'ultimo lungo «ponte» di primavera è un pieno esodo in tutta Italia. Milioni di italiani hanno lasciato la città di maggioranza diretta al mare per un primo assalto alle spiagge che che prece il tempo è spinto verso il mare. Il più intenso il traffico è stato in assoluto, ma il più faranno ritorno a casa nella serata di domenica. Per il resto della settimana, il traffico sarà un lungo spargimento di posta delle auto e carabinieri per attrarre alla situazione.

«L'Assonero è stato particolarmente intenso nel tratto tra Bologna e Rimini. Qui si sono avvil-



ROMA — La spiaggia di Ostia gremita di bagnanti. (Telefoto Associated Press)

gere il viaggio verso le stazioni balneari della costa adriatica. Particolarmente affollati risultano i centri di Val Gardena e della Val Badia.

Aereo cade ad Aosta Carbonizzati i 2 piloti

Il velivolo era nuovissimo - Stava compiendo alcune dimostrazioni per i soci dell'aeroclub

Un aereo nuovissimo, un velivolo di Aosta, era in volo per alcune dimostrazioni per i soci dell'aeroclub. Il velivolo era nuovissimo - Stava compiendo alcune dimostrazioni per i soci dell'aeroclub. Il velivolo era nuovissimo - Stava compiendo alcune dimostrazioni per i soci dell'aeroclub.

PREVISIONI DEL TEMPO DEL SERVIZIO METEOROLOGICO DELL'AERONAUTICA



AI DIFETTI TECNICI SI SOMMANO GLI ATTENTATI ALLE BELLEZZE DEL PAESAGGIO

Gravi errori della superstrada Lecco-Colico Un tracciato che costa 3 miliardi al chilometro

Realizzato solo un breve tratto, in minima parte agibile - Pericoli di frane - L'autostrada Voltri-Senpione, minaccia per il lago Maggiore

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Le infrastrutture

Questi primi dieci chilometri (tra Lecco e Abbadesse San Salvatore) sono deprezzate, esempio di come da noi si costruiscono i grandi infrastrutture stradali. La carreggiata in direzione nord non è agibile perché ci continuano a robarci massi dal sottosuolo. La strada è in pessime condizioni, il manto che franò rovinosamente nel 1969 nonostante i costosi interventi di contenimento che si vanno senza fine facendo. La carreggiata opposta non è agibile perché ci continuano a robarci massi dal sottosuolo.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Compromesso

Nata male ed iniziata peggio, la nuova Lecco-Colico è un compromesso. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Compromesso

Nata male ed iniziata peggio, la nuova Lecco-Colico è un compromesso. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Compromesso

Nata male ed iniziata peggio, la nuova Lecco-Colico è un compromesso. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Compromesso

Nata male ed iniziata peggio, la nuova Lecco-Colico è un compromesso. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Compromesso

Nata male ed iniziata peggio, la nuova Lecco-Colico è un compromesso. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Compromesso

Nata male ed iniziata peggio, la nuova Lecco-Colico è un compromesso. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.

Lecco, 31 maggio. In dieci anni sono stati costruiti meno di una decina di chilometri di un costo complessivo valutato in circa tre miliardi di chilometri. Questo il bilancio del primo tratto della superstrada Lecco-Colico in corso di realizzazione e pezzi e bocconi lungo la sponda orientale del lago di Como, destinato a sostituire l'attuale strada statale n. 36 e creare un rapido collegamento fra pianura lombarda e Valtellina.

Dal punto di vista ingegneristico, sono stati commessi gravi errori di progettazione. La «nuova» Lecco-Colico appare sbilanciata, con un rapporto di 1:1,5 tra i due versanti. Il progetto di un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte, ma da parte degli stessi ministri, prima di tutti quello della pubblica amministrazione, è un «terzo» ponte.