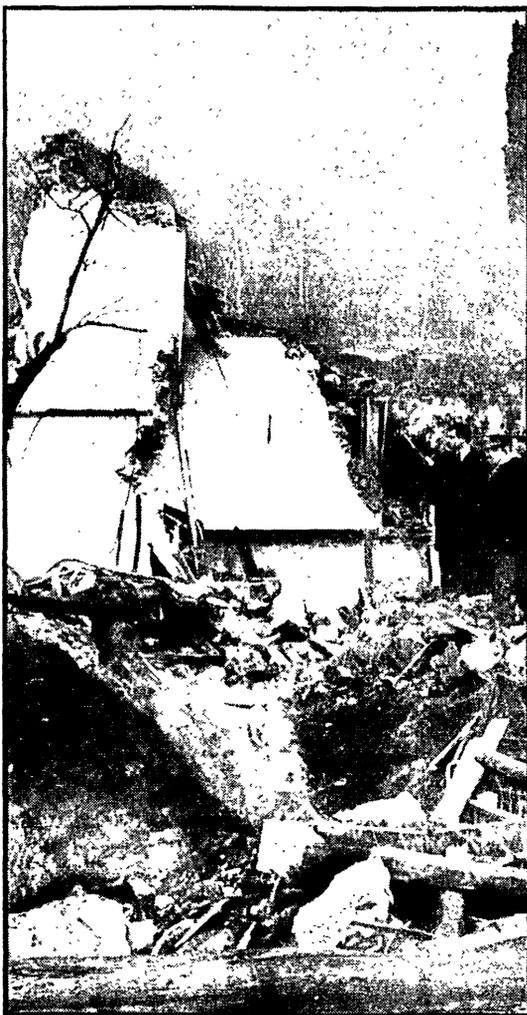


Sono morti sotto la frana a Lecco

La colpa dei sette emigrati calabresi

Per cercare l'Italia del miracolo erano stati costretti ad abitare sotto il monte che crolla da quasi 50 anni



LECCO - Continuano ad essere stazionarie le condizioni dei tre superstiti della «Casa del Sole», la decrepita costruzione travolta dalla frana piombata dal monte San Martino. E' infatti avvolta l'inchiesta della magistratura per accertare se vi siano responsabilità e da parte di chi.

Questa volta non è stata fatalità. E' stato un «suicidio» collettivo, hanno detto i rappresentanti della giunta comunale di Lecco. Quei sette calabresi, massacrati nel sonno dalla roccia marcia del Monte San Martino, «la morte sono andati a cercarsela».

Già avevano detto, perduto, che era pericoloso, che poteva venir giù tutto da un momento all'altro, che negli ultimi cinquant'anni era già capitato altre volte, che la responsabilità di abitare sotto la mannaia era solo loro. Ma quelli, i calabresi, gli emigrati, i «terroni non residenti», avevano voluto restare in terra di nessuno, per il gusto di far crescere i bambini con un piede nella tomba. Ora che la tragedia è avvenuta c'è qualcuno nel municipio di Lecco tanto schietto da ripeterlo durante i funerali a spese pubbliche, davanti alle sette bare, «Peggio per loro?»

Non fosse vera la strage dell'altra notte, potrebbero dire che l'hanno inventata i nemici preconcetti del centrosinistra, per puro spirito di sovversione.

Prima di tutto i dati anagrafici delle vittime e dei tre superstiti. Venivano da Petrolia Policastro e da Petronà, paesi della provincia di Catanzaro; gli uomini sapevano fare soltanto i manuali: chi lavorava portava a casa 70 mila lire. Perché erano finiti così lontani?

Certo, la terra dove sono nati è di ulivi e di aranci, fra un paio d'anni sarà anche terra di autostrade (ne hanno inaugurato un altro tratto — 800 milioni al km. — proprio il giorno stesso della frana). Ma da sempre, e ancora oggi, bisogna fuggirne perché l'agricoltura è fame, le fabbriche non esistono, la condizione umana è più o meno la stessa dell'epoca borbonica.

A Lecco dunque Serafino Carpino, Antonio Aceto e Rosario Gatto, erano andati con moglie, figli e nipoti per vedere se nell'Italia miracolata fosse possibile almeno lavorare e vivere da gente civile. A costo di tagliare le radici della famiglia e di ingoiare la nostalgia con il vino del sabato sera.

Ma chi nasce paria spesso è condannato a restare paria.

Nella asa del sole (c'è anche la beffa del nome con il quale chiamavano la boccia squadrata dai massi) i leccesi rifiutavano di abitarsi: le frane erano già cadute dal Sin Martino nel 1922, nel 1923, nel 1924, e avevano ucciso. Per questo costava poco e per questo Serafino Carpino, Antonio Aceto e Rosario Gatto sono stati costretti ad affittarla. «Da noi la montagna non si spacca — ha detto un superstite ai cronisti — ecco perché ci fidavamo». La speranza, l'assegnazione, il fatalismo dei meridionali, concluderà qualcuno per mettersi la coscienza in pace. E che scelta ha chi ha dovuto abituarsi al peggio da quando sta al mondo? O la casa di muro, sotto il pericolo, o la baracca, o il dormitorio pubblico: ecco il margine di libertà che avevano quei dieci emigrati.

Come i leccesi, sapevano gli amministratori comunali. Tanto che dal 1935 — si trentaquattro anni fa — avevano dichiarato inabitabile l'intera zona. Una scartoffia, un timbro, un fascicolo agli atti e la responsabilità è scaricata. Sapevano perfettamente che il signor Luigi Abbati, il proprietario, continuava a mettere inquilini nelle stanze e a riscuotere il fitto. E infatti gli avevano fatto firmare una dichiarazione.

Sapevano anche che era in quella specie di prima linea, sotto mille metri di roccia fradicia, erano ammassate dieci persone, ma si guardavano dal minimo intervento. La dichiarazione di inabitabilità la copriva come un scudo. «Tutti abusivi ai quali non avevamo dato la residenza», diceva il proprietario. Che potevano fare se volevano correre «oloranti, amen» il rischio?

Quando si apre una buca nell'asfalto della strada ci si mettono le tran-tran intorno, una lanterna per le ore notturne e magari un vigile. Ma qui, e hanno un piano approvato nel 1952 il Comitato dei ministri per la programmazione economica, approvando la «direttissima» e 450 miliardi di investimenti fino al 1972, non ha fatto che uniformarsi a questo «piano» deciso dal Parlamento. I calabresi hanno rilevato che questo «piano» è superato in gran parte: è stato ridimensionato proprio da chi doveva attuarlo, da quello che ama presentarsi come un «grande stratega dell'economia», l'on. Emilio Colombo.

I 1300 miliardi di spesa ormai

progredito, fra i primi dieci del mondo quanto al livello industriale. Il ministro che gestisce la Cassa per il Mezzogiorno, soddisfatto dai risultati intervenuti nel Sud. I capi dei dicasteri economici, orgogliosi del tenore di vita nazionale. L'onorevole La Malfa, sicuro che il centro sinistra è la formula politica migliore, insostituibile anzi. Persino gli amministratori di Lecco hanno ragione. Hanno torto solo quei sette «cafoni» calabresi. Infatti sono morti ammazzati.

Giorgio Grillo

La «direttissima» Firenze-Roma dice che il «piano FS» è da rifare

Treni-razzo su 200 km, lenti su 16 mila

L'interruzione dei finanziamenti nel 1967 e la mancata rivalutazione dello stanziamento hanno creato nuovi ritardi — I novemila miliardi di Agnelli e la creazione di servizi regionali di tipo metropolitano

Oggi il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato è riunito per la realizzazione di un progetto di «direttissima» a Firenze-Roma, mentre ad Arezzo si discute l'unitarietà di questo «cassa» del governo. Qualche mese fa alcuni miliardi di lire sono stati stanziati per la costruzione di una «direttissima» di 400 chilometri di lunghezza, con un costo di 1.400 miliardi di lire. Ma non ha solo scartato l'aumento dei finanziamenti: nel 1967 ha chiuso la borsa interrompendo la costruzione del progetto, creando ritardi e sperperi ulteriori. Dieci anni non passano in vano per nessuno. Il progetto di «direttissima» lo dimostra: la tecnologia dei trasporti ferroviari ha ora la possibilità di utilizzare, per le distanze medie, i convogli a 250 chilometri orari. Anzi può sopravvivere solo utilizzando le nuove tecnologie. Quindi non ci si può limitare a rifare la Firenze-Roma e 450 miliardi di investimenti fino al 1972, non ha fatto che uniformarsi a questo «piano» deciso dal Parlamento. I calabresi hanno rilevato che questo «piano» è superato in gran parte: è stato ridimensionato proprio da chi doveva attuarlo, da quello che ama presentarsi come un «grande stratega dell'economia», l'on. Emilio Colombo.



Una guida della Soyuz 4 tra la Terra e la Luna

«E' stato come far incontrare due granelli di sabbia nell'oceano» - Le manovre per l'attracco con la nave gemella - Il sistema di pilotaggio - Gli stupendi colori del cosmo - Scarso appetito

Dalla nostra redazione

MOSCA, febbraio. Vladimir Sciatolov, pilota della Soyuz 4, partito da solo per il cosmo e ritornato a Terra tre giorni dopo assieme a Krunov e Elyseev, è un giovanottone alto un metro e 80 con occhi grigio-azzurri e un atteggiamento fra il riservato e l'autoironico. La sua avventura è finita da tempo ma lui ne sta ancora vivendo un lungo strascico. E' occupatissimo, la sua vita privata non è più quella di prima nonostante gli sforzi che si fanno per proteggerla. Non è più un qualsiasi pilota istruttore, ora fa parte della ristretta aristocrazia dei cosmonauti. Le sue foto sono affisse nei circoli del Kom-somol, nelle caserme, nelle camere dei ragazzi e delle ragazze. E' all'apice della gerarchia morale della società. Sciatolov ha 41 anni, è colonnello (dopo la promozione-premio), è sposato con una candidata in scienze agrarie, padre di due figli, è russo anche se nato in una provincia settentrionale del Kazakistan. L'ho incontrato nell'ufficio di Vassilij Zaickov, vicepresidente della «Novosti» periodica, uscita questa intervista in cui effettivamente c'è qualcosa di inedito in linea tecnica e dove soprattutto si riflette il modo di pensare di questo uomo di



I cosmonauti sovietici della Soyuz 4 e della Soyuz 5 che hanno realizzato per la prima volta una stazione orbitante attorno alla Luna hanno dedicato questa foto a «L'Unità» apponendovi ognuno la propria firma. Ecco i quattro protagonisti (da sinistra a destra): Sciatolov, Elyseev, Volynov e Krunov. Nella foto accanto al titolo: il nostro corrispondente a colloquio con Sciatolov

Il momento centrale di una vostra impresa è stato quello dell'accostamento e dell'aggancio fra le due «Soyuz». La gente riesce a malapena a immaginare come accade che due macchine possano accostarsi e diventare una unica entità nello spazio infinito e come far incontrare due granelli di sabbia nell'oceano.

Si, lo stesso ho avuto un pensiero simile. Ma vediamo come sono andate le cose. Fin dal momento della orbitazione tutto il mio lavoro in funzione dell'incontro delle due navi. Per ottenerlo ho dovuto eseguire una serie di calcoli manovra ancora molto tempo, prima di poter dare inizio al programma dell'aggancio.

Era accaduto che, prima ancora di affidarsi agli automatismi, si era iniziato l'avvicinamento. Quando non eravamo più tanto lontani ho cercato di vedere l'altra nave ma invano. Mi sono sentito un po' agitato. Finalmente ho avvistato, sullo sfondo nero del cielo, come una stella, un punto abbastanza grande

e chiaro, anzi luminoso che si avvicinava. Il punto luminoso si ingrandiva sempre di più e mi sono accorto che veniva diritto su di me. Poi esso si è trasformato in una sorta di croce, cioè vedevo proprio la nave con le sue batterie solari in forma di ali. Eravamo allineati. Mi sono sentito immensamente allegro, avevo eseguito bene la correzione, avevo dato la giusta spinta con il motore. Ecco che la mia nave si accosta sempre di più all'altra, scivola in avanti a 500 metri e andavamo a 8 chilometri al secondo; pur così vicino, però, non avevamo ancora visto la stazione degli automatismi. Eravamo fuori programma e per rientrarci ci siamo distanziati di nuovo di tre chilometri e mezzo...

Questo non si era finora saputo...

In effetti non si tratta di una circostanza che abbia un speciale valore tecnico, ma certo per la cronaca può sembrare una curiosità. Allora ci siamo affidati agli automatismi che ci hanno ricostituito fino a 100 metri, poi di nuovo la guida manuale. E' a questo punto che mi sono venuti in mente i due granelli di sabbia. Benché gli esperti avessero calcolato tutto e ci avessero assicurato che seguendo i loro calcoli ci saremmo congiunti, qualche dubbio rimaneva dentro di me. Sono già tanti anni che abbiamo a che fare con i mezzi della tecnica spaziale, con le realizzazioni più complesse in questo campo eppure non si riesce a concepire come si possa calcolare, da terra, il valore di questi due piccoli granelli di sabbia in quell'immenso oceano. Calcolare con

esattezza tale da poter stabilire il tempo e il modo dell'orientamento della nave rispetto alla corsa della terra, il momento di avvio dell'impianto propulsore e della sua durata. E così i due granelli si avvicinarono a una distanza comparabile alla loro stessa grandezza. Dunque, dopo un complesso di manovre mi sono trovato a 40 metri dalla Soyuz 5. A questo punto abbiamo sospeso l'accostamento in attesa di entrare nella zona del collegamento televisivo con la Terra per far vedere l'operazione. Quindi, al momento giusto — come voi tutti avete veduto — ho coperto la distanza residua e la mia nave ha combaciato perfettamente con l'altra. Poco dopo mi sono trovato a guidare non più una cosmonave ma una stazione orbitale. La differenza? Come passare dalla guida di una automobile a quella di un grosso camion.

Parliamo un po' del sistema di guida: «E' che non ha nulla a che vedere con quello aerodinamico dei normali velivoli.

Il sistema di guida della Soyuz non differisce gran che da quello dell'americana Apollo. Vi sono due sistemi di motori a reazione: uno a bassa potenza, che serve a modificare la posizione della nave attorno al proprio baricentro e uno più potente che serve ad alterare la velocità del mezzo. Col primo sistema si può far assumere qualsiasi posizione alla nave senza alterarne la velocità e la traiettoria: la si può fare camminare di fianco, pregata, capovolta. Con l'altro complesso di motori, invece, si può accelerare o decelerare il moto, uscire dall'orbita, tornare a orbitare o spostarsi su un'altra orbita.

Il pilota dispone di due maniglie di direzione con quelle di sinistra possiamo dare la velocità, con quella di destra la posizione della nave. Combinando i due sistemi, ci si può accostare ad altre navi, distanziarsi da esse o sorvegliarle. Il combaciamento con un'altra nave si ottiene azionando i motori a bassa potenza.

Come era ordinata la vostra giornata lavorativa? Ci muoviamo secondo una tabella oraria dettagliata, si può dire minuto per minuto. L'impiego delle attrezzature scientifiche veniva effettuato secondo un programma. Naturalmente ogni esperimento comportava una certa attività preparatoria della durata di vari minuti, poi si aveva l'esecuzione degli esperimenti veri e propri: osservazione degli astri, sedute fotografiche e cinematografiche, misurazioni di ogni genere. Finito l'esperimento, bisognava subito riassumere l'esito. La cosa valeva soprattutto per gli espe-

rimenti medici e psicologici quali l'accertamento delle lacrimosive, cronologiche ecc. Ogni 89 minuti facevamo la nostra apparizione nella zona di comunicabilità radiotelevisiva dell'Unione Sovietica e dovevamo quindi preparare ed eseguire le sedute televisive di 8-12 minuti e ricevere messaggi. Subito dopo bisognava impostare ed eseguire il piano per il giro successivo. Tutto ciò ha imposto un tale ritmo al nostro lavoro che non abbiamo avuto tempo per ammirare lo spettacolo visibile dagli obli. Avremmo desiderato volare per altri giorni ancora per poter godere la visione della Terra.

Ma è davvero così bella la Terra da lassù? Non c'è forse un elemento di retorica nel rappresentare tale bellezza?

No, è veramente qualcosa di diverso. I colori sono pieni e vivaci, non sono sbiaditi come quelli del mappamondo. E poi c'è il gioco dei colori che cambiano incessantemente perché il sole sale e scende in continuazione alterando la luminosità della superficie terrestre, delle nuvole, degli oceani. Non sono sicuro se riusciremo a far vedere questo gioco cromatico per mezzo degli attuali mezzi fotografici, mi pare che esso sia molto al di là della possibilità di tali mezzi. Ricordate i primi film a colori? Metteteli a confronto con quelli più recenti e belli di oggi. La differenza corre tra i colori terrestri e le foto che ne produciamo.

Dunque avete avuto poco tempo libero. E il mangiare e il dormire?

Il cibo era ottimo, gustoso e molto nutriente ma, a dire la verità, non ho avuto un gran voglia di approfittarne. Questa questione dovrà essere oggetto di un attento esame di medici e biologi. Non ho avuto né fame né sete, soprattutto il primo giorno di volo. Sapevo che questa assenza di fame e di sete era già stata registrata dai cosmonauti sovietici e americani, ma ritengo che bisogna sbarazzarsi di questo fenomeno per conservare le energie lavorative. Perciò mi sono sforzato di mangiare, ma all'appello non si può comandare e così ho consumato solo una parte delle riserve di cibo. Soltanto il secondo giorno successivo, a causa dei preparativi per il ritorno a Terra, sono di nuovo mancato di dormire e di mangiare. Solo al momento di abbandonare la sezione orbitale abbiamo mangiato alla svelta un paio di scatolette ciascuno.

Fra il lavoro e la tensione psicologica, non sentite che siete stati molto tranquilli.

Dovete capire il nostro stato d'animo. Ci si trova per la prima volta nello spazio. La preparazione è stata lunga, ma poi nella pratica sono molto diverse e le sensazioni più numerose del previsto. La partenza stessa sulla paracadute emozioni e influenze sulla prima giornata di volo. Il sonno è stato buono. Nei tre giorni ho provato vari modi di corrermi nei sacco. Forse per baricentro e un po' più potente che dopo cinque ore di sonno profondo ci si svegliava freschi, con un gran desiderio di lavorare e non c'era modo di riposare le altre due ore previste dal programma.

Un'ultima domanda. Valloida, dopo la vostra impresa molto gente si chiede se esista attualmente una differenza di livello o se invece esiste solo una differenza di programma tra la tecnologia sovietica e quella americana. E' risaputo che gli Stati Uniti puntano tutto sullo «sharco lunare» e hanno sicuri di atterrarlo per primi. Che cosa potete dire in merito?

Sin dall'inizio delle ricerche spaziali abbiamo sempre espresso il nostro orgoglio quando realizzavamo per primo un qualche passo importante. Ma non abbiamo mai pensato a una gara. Gli stessi americani hanno riconosciuto di essersi trovati per lungo tempo indietro nella conquista dello spazio, tanto che nel 1961 il presidente Kennedy affermò che lo sbarco americano sulla Luna era una questione di prestigio nazionale. Per quanto ci riguarda, noi badiamo a proseguire gli esperimenti e a regolare il nostro cammino, e l'arco delle nostre attività future è molto largo: dalla Terra alla Luna, a Venere e a Marte.

Enzo Roggi