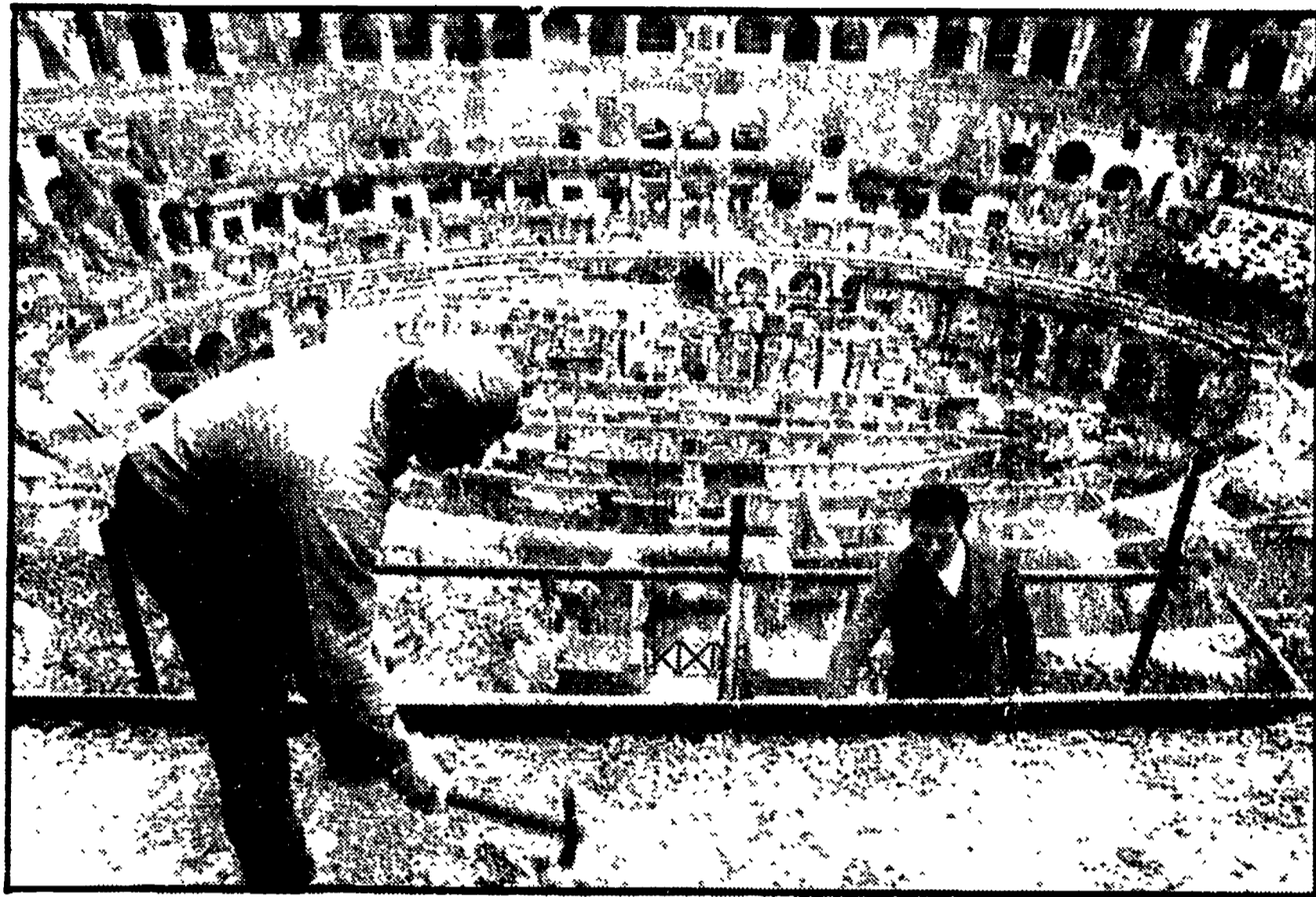


Transennato nelle prossime ore il più celebre monumento della Roma antica

IL TRAFFICO UCCIDE ANCHE IL COLOSSEO

La decisione presa ieri dopo una riunione della commissione speciale - « Biffe » saltate, rischio di crolli e necessità di interventi immediati - Le auto dovranno passare ad almeno dieci metri - Oscillometri anche nella basilica di Santa Maria Maggiore - In questa zona, traffico « alleggerito » nei prossimi giorni - Crepe e lesioni nell'antica chiesa



Operai al lavoro per i primi rattoppi



Camion carichi di transenne in marcia verso l'anfiteatro da puntellare

Barbari 1972 d. C.

Sembra di vivere un romanzo di fantascienza. Roma, « caput mundi », città eterna, crolla. Si sfalda il Palatino, crepe insidiose come dita di morte aprono le mura di antiche basiliche, i fori sono invasi da orliche giganti, il Colosseo carico di storia e di bugie — nemmeno un cristiano divorato dai leoni, là dentro, perché ne abbiano detto papi male informati — chiude i battenti. « Vado ad andare al Colosseo » diceva un tempo il romano sfrattato e disperato. Adesso non è più possibile neanche questo. E' già il futuro? Siamo — qualcuno dirà — a una sorta di futuro atomico anticipato di secoli, almeno per i monumenti. Vediamo già nel quattro-mila, cinquemila, diecimila dopo Cristo, insomma in qualsiasi data si presupponesse che qualcosa del genere potesse avvenire. Qualche matto potrebbe persino essere soddisfatto: è un segno di tempi nuovi. E' la civiltà moderna che esige le sue vittime.

Ma quale futuro, quale fantascienza? Roma non ha ancora nemmeno una metropolitana. I monumenti romani sono ancora collegati alla Capitale coi tran-tran dell'ottocento. Gli ospedali sono ancora e opere pie come ai tempi di San Filippo Neri. Per andare dagli orti di Cesare

« Quando cade il Colosseo, è la fine di Roma... » siamo supergiù così, uno dei dotti popolari della vecchia Roma. E allora è giunto il momento di cominciare a toccar ferro; è proprio indiscutibile, il Colosseo è pericolante a tra poche ore, forse oggi stesso, sarà possibile vederlo con circospezione e soprattutto da lontano, per evitare che qualche grosso masso finisca in testa al turista troppo entusiasta. A buttarlo giù, non c'erano riusciti nemmeno i terremoti dei secoli passati; gli storici ne ricordano almeno tre, nel 442, nel 508 e nell'851 e i danni furono notevoli — soprattutto la distruzione di una parte di due dei quattro ordini di arcate — ma sempre limitati a rispetto a quello che potrebbe succedere adesso, da un momento all'altro. Le cause? Le solite, le stesse che hanno portato allo stato di pericolo e alla chiusura del Foro Romano e del Palatino e di altri monumenti romani; e che si possono sintetizzare con un paio di parole: incuria, traffico, soprattutto. L'incuria prima, il traffico poi. Il traffico, che dovevano far « curare » con amore le vestigia della Roma antica e non lo hanno fatto. Per il traffico, per il maledetto « canoro del traffico », non c'è bisogno di spiegazioni.

La chiusura dell'anfiteatro Flavio — iniziato dall'imperatore Vespasiano nel 72 d. C., completata cinque anni dopo dall'imperatore Tito, ribattezzato Colosseo sembra per il fatto che, a due passi, sorge una bronzea ed enorme statua di Nerone — è stata decisa ieri mattina da una commissione di esperti: presidente, l'ing. Pastorelli dei vigili del fuoco, ne fanno parte altri ingegneri, archeologi, tecnici della Sovrintendenza alle Belle Arti, ovviamente tecnici e burocrati del ministero della Pubblica Istruzione e del Comune. Il monumento era sotto osservazione già da tempo; la commissione, prima di ieri, si era riunita un altro paio di volte ma proprio ieri ha constatato come il pericolo di crolli fosse diventato imminente. Le biffe sistemate nei giorni scorsi erano saltate; volte ed archi presentavano nuove crepe e lesioni; molti blocchi monolitici, specie quelli nelle parti alte, erano chiaramente « isolati » dagli ancoraggi e grosse lastre di travertino, in bilico verso lo esterno.

Che poteva fare, davanti a tali condizioni disastrose, la commissione? Ordinare, come era ovvio, la chiusura del Colosseo. Lo annuncia un comunicato ufficiale nel quale, oltre a tutto il resto, si spiega che tutto il monumento va in gabbato, eccezion fatta per un piccolo passaggio e da realizzare in corrispondenza dell'ingresso principale che, a partire dall'inizio della recinzione, conduca esclusivamente alla zona centrale dell'area in modo da consentire via site panoramiche... e nel quale si aggiunge che le auto debbono passare per ora, ad almeno dieci metri dal monumento; in futuro, un futuro molto prossimo, si vedrà se fa: scorrere alcune vetture e bus. Il Comune adesso si è preso l'impegno di costruire la recinzione esterna; la Sovrintendenza curerà la recinzione invece all'interno.

Ma i problemi veri, come è ovvio, non sono questi. Quest'ultima hanno soprattutto la urgenza dell'attualità; gli altri, decisivi, riguardano invece la stabilità futura del Colosseo. Qui si vuole tanto coraggio; per dire anzitutto che ogni auto che passa sotto l'anfiteatro, con le oscillazioni che provoca, è un nuovo colpo alle strutture malridotte del monumento; che il traffico pazzesco che ogni giorno travolge la grande piazza combina più guai di uno di quei terremoti ricordati dagli storici; che c'è bisogno, oltre che della deviazione del traffico e dell'istituzione di un'isola pedonale, anche della volontà politica necessaria per simili provvedimenti. E di quattrini, nemmeno tanti.

Il professor Carettoni, che è il sovrintendente ai monumenti della Roma antica, è stato chiarissimo. « Ci servo non almeno tre miliardi, ripartiti in un piano quinquennale di interventi, per mettere in salvo quello che rimane delle vestigia di Roma antica », ha detto. Per il Colosseo, ha spiegato subito dopo, sono necessari dai 250 ai 300 milioni. Duecentocinquanta, trecento milioni sono, forse meno che più, la somma media che debbono versare da anni alcuni evasori fiscali al Comune di Roma: non sono davvero tanti, se si pensa a come vengono snobbati dallo stesso Comune che regolarmente lascia « perdere » questi evasori! Non sono soprattutto tanti se si pensa che, utilizzati per il Colosseo di modo che il Colosseo non venga giù, possono continuare ad attirare a Roma centinaia di migliaia di turisti.

L'altro problema, anch'esso autentico, è che non c'è davvero tempo da perdere; se ne è perduto troppo in passato, adesso anche un minuto di ritardo potrebbe essere fatale. Ben vengano perciò le « opportune » apparecchiature per procedere alla registrazione e al controllo periodici delle oscillazioni e delle vibrazioni (del traffico, ndr) tanto per il Colosseo che per l'arco di Costantino... Ma compaiano anche e subito le squadre di tecnici e operai non solo nei grandi arcate dell'anfiteatro, ma anche al Foro, al Palatino, in tutti quei monumenti romani — e sono tanti, la stragrande maggioranza — che stanno soffrendo le conseguenze più dell'incuria che dell'età.

E si capisca una volta per tutte quali sono le condizioni della basilica di Santa Maria Maggiore. Ieri, il Vaticano ha cercato di smuovere i pareri che correvano la basilica. Un portavoce ha detto che il traffico, anche qui spaventoso, lo enorme parcheggio che deturpa una delle piazze più tradizionali di Roma, non creano problemi alle strutture della basilica ma « al raggruppamento dei fedeli ». Le cose potranno stare anche in questo modo ma la realtà sembra diversa: visto che adesso si è già deciso di « allentare » il traffico e di sistemare gli oscillometri per capire lo stato e le conseguenze del « canoro del traffico » stesso; visto soprattutto che già da sei anni, tecnici ed esperti hanno notato notevoli crepe nella basilica. E se c'è comunque da augurarsi uno sblocco del traffico nella zona sia pure per rispetto delle esigenze dei fedeli, il problema rimane quello del Colosseo: mette le mani ai lavori di restauro prima che i danni divengano enormi e irreversibili. E cioè, subito.

Nando Ceccarini

Feriti leggeri e danni ingenti

Deragliano 2 treni un altro tamponato

I gravi incidenti sono avvenuti sulla Reggio Calabria-Battipaglia e nella stazione di Pisa

Due paurosi incidenti ferroviari si sono verificati ieri sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria e sulla Torino-Roma. Numerosi passeggeri sono rimasti feriti, per fortuna solo lievemente. Ingentissimi, invece, i danni al materiale ferroviario. Nel primo incidente è rimasto coinvolto il direttissimo Palermo-Roma: sono deragliate alcune vetture. Il secondo è avvenuto presso la stazione di Nocera Inferiore per lo sganciamento di alcuni carri di un treno merci. A Pisa è stato un locomotore ad investire in pieno un convoglio passeggeri pieno di « pellegrini » che tornavano da Lourdes.

SAALERNO, 26. Il treno direttissimo Palermo-Roma, proveniente dal sud, questa mattina alle 5.16 è deragliato nelle immediate vicinanze di Battipaglia. Quattro vetture della parte centrale del convoglio sono uscite fuori binario ostruendo anche l'altro senso della strada ferrata.

Nell'incidente per fortuna non si lamentano vittime, eccetto tre lievi contusi medicati per le cure del caso alla clinica Salsus di Battipaglia. Non sono ancora note le cause che hanno provocato il deragliamento avvenuto dopo il passaggio sullo scartamento proprio all'interno della stazione di Battipaglia. E' stata aperta un'inchiesta.

PISA, 26. A Pisa le vetture di un treno che trasportava ottocento pellegrini provenienti da Lourdes e diretti a Napoli, sono state violentemente investite dal locomotore dello stesso treno che stava manovrando sui binari della stazione. L'incidente pare sia dovuto al mancato funzionamento dell'apparato frenante del locomotore guidato da un macchinista di Genova, certo Usaldini. Sono state investite alcune vetture adibite a deposito ristorante: l'urto è stato violento e l'alto numero dei feriti lo sta a dimostrare. Numerosi di essi erano al momento della collisione affacciati ai finestrini del treno in sosta in stazione e sono stati scaraventati a terra con l'intero della vettura dal contraccolpo riportando confusioni e ferite per la maggior parte al cuoio capelluto, ma anche in altre parti del corpo.

SONO intervenuti sul luogo dell'incidente numerose automobili dell'ospedale di Santa Chiara che hanno trasportato

Prima neve ieri a Mosca

MOSCA, 26. Il grande inverno è arrivato nella capitale russa su Mosca: c'è stata una fitta neve nelle altre regioni del paese si segnalano abbassamenti di temperatura.

La caduta della neve nella capitale ha colto di sorpresa gli stessi meteorologi che avevano annunciato nel pomeriggio una « leggera pioggia ».

Nonostante le precise contestazioni al processo per la strage di viale Lazio

I MAFIOSI SEQUITANO A NEGARE PERFINO L'EVIDENZA DEI FATTI

Una scusa per ogni addebito - Il giudice indignato - Un imputato che ci ripensa - Negato perfino un confronto avvenuto in tribunale - Un frutteto nel parco pubblico - Scontro fra vecchia e nuova mafia

Dalla nostra redazione

PALERMO, 26. La tradizionale litania mafiosa del « non so niente » si è arricchita stamane, al processo per la strage di viale Lazio, di alcune splendide giustificazioni pronunciate con impareggiabile sfrontatezza per negare anche le cose più ovvie o per inventare le giustificazioni più assurde.

« Per delicatezza », ad esempio, Domenico Bova non intendeva se stesso ma alla moglie in quanto a un terreno acquistato insieme a Michele Cavataio (la vittima più importante dell'assalto agli uffici dell'impresa Moncada) perché al momento della stipula del contratto il socio era in galera e alla firma... s'era presentata la signora Cavataio.

Se poi in casa di Francesco Paolo Cordò la polizia trova un paio di pantaloni (« con banda cremisi ») da agente di P.S. nuovi di zecca, non c'è da sospettare: a lui, i pantaloni della divisa sono stati regalati da un poliziotto che poi s'è suicidato.

Recò l'interrogatorio di Francesco Paolo Cordò, che Moncada indica come il piantone delle riunioni. S'era fatto in quattro per aiutare Cavataio, negli anni duri delle cacce antimafia, intendendo a proprio nome il contratto d'affitto della casa in cui il boss se ne stesse nascosto a lungo, prima del processo di Catanzaro. A Catanzaro fu lo stesso accusato (ma assolto per insufficienza di prove) di essere uno specialista nella preparazione delle Giuliette imbroccate di tritolo.

Presidente — Che ragione avrebbe Filippo Moncada di dire una cosa per un'altra, di essere con tanta dovizia di particolari?

Cordò — Non lo so. Io non so neppure dove sono gli uffici dell'impresa, a viale Lazio. Io addirittura non ho mai visto né conosciuto questo Moncada.

Presidente — Ma come? C'è stato anche un confronto tra voi due!

Cordò — Macché confronto! Lui stava con le spalle voltate, non mi poteva riconoscere né io ho potuto vederlo!

A queste parole in aula scoppiò il finimondo. Più tardi il difensore suggerirà a Cordò di cercare di rimediare aggiungendo un po' la sua posizione. « Il rammento è peggio dello strappo », commenta il presidente.

Fol tocca ad Agostino Matranga, che capisce l'antifona e cerca di tenerli buoni i giu-

Rapinati a Bologna gli stipendi degli impiegati del tribunale

BOLOGNA, 26. Due giovani, a bordo di una motocicletta di grossa cilindrata, hanno rapinato un'automobile portandogli via una borsa contenente gli stipendi dei dipendenti della corte d'appello di Bologna. Il bottino è stato di 85 milioni e 400 mila lire. Subito dopo il colpo, i due giovani si sono dileguati a tutta velocità facendo perdere le proprie tracce.

Lo « scippo » è avvenuto verso le 8.30 nella centralissima via Garibaldi. Livio Torressani, di 41 anni, cancelliere della corte d'appello, insieme all'usciere Fernando Zecchi di 57 anni, era appena uscito dalla sede della Banca di Italia quando, nei pressi di un semaforo è stato avvicinato dai due giovani che nel giro di pochi secondi si sono impossessati della forte somma.

Franco De Arangolis

L'esposizione spaziale dell'URSS a Napoli

Vanno a vedere le macchine dei grandi voli cosmici

Migliaia di visitatori - Dallo Sputnik alle Vostok - I sassi lunari e l'« automobile » che ha esplorato il nostro satellite - Grandi foto

Dalla nostra redazione NAPOLI, 26.

Da oggi processo d'appello per la strage a Mattmark

GINEVRA, 26. Il processo d'appello contro la sentenza assolutoria pronunciata nel febbraio scorso dal tribunale di Viège (Vallese) nei confronti di diciassette ingegneri e funzionari, imputati per la catastrofe di Mattmark, dove trovarono la morte 88 operai, fra i quali 56 italiani, si aprirà domani, 27 settembre, dinanzi al tribunale cantonale vallesano, che terrà i suoi dibattiti nella sala del gran consiglio a Sion. La Corte cantonale sarà presieduta dalla presidenza del giudice Luc Produt.

Contro la sentenza pronunciata dal tribunale di Viège (al termine di una procedura penale durata circa sei anni) che aveva assolto i diciassette imputati dall'accusa di « omicidio per negligenza » considerata scandalosamente la catastrofe di Mattmark come un caso « imprevedibile », hanno fatto ricorso la parte civile, rappresentata dalle famiglie delle vittime e il procuratore Antoine Lanzer.

Essi hanno raccolto nuove prove e testimonianze tendenti a provare la colpevolezza degli imputati al qual viene in particolare rimproverato « di aver mancato di prendere tutte le necessarie misure preventive di protezione ».

Un interesse al quale contribuiscono d'altronde, non solo la suggestione che esercita il racconto della grande avventura spaziale, l'idea di vedere e toccare, per la prima volta, i veicoli che hanno portato l'uomo nel cosmo e sulla Luna. Ma anche l'occasione che si offre di approfondire la conoscenza delle conquiste spaziali sovietiche.

D'altra parte, la rassegna per se stessa è importante per la completezza e per i criteri ordinari da cui viene un quadro esauriente della scalata allo spazio conseguita dall'astronautica dell'URSS che, in meno di un quindicennio, ha portato dal primo « Sputnik », lanciato il 4 ottobre 1957, alla passeggiata del « Lunakod » sulla superficie lunare nel novembre del 1970.

Nel complesso, l'esposizione mette in evidenza le caratteristiche peculiari del programma spaziale sovietico: l'elevato livello tecnico scientifico, la pianificazione dei lanci, le grandi dimensioni dei veicoli e la loro versatilità adatti ai più diversi scopi scientifici.

La mostra vera e propria, si apre con una prima sala dove, insieme a stupende fotografie dello spazio, si illustra la grande « Minija » dell'esposizione con le didascalie che servono ad orientare il visitatore. Seguono le foto di tutti i cosmonauti sovietici ed altri, compreso i primi veicoli spaziali, lo « Sputnik », 58 centimetri di diametro, 83,6 chili di peso, che fu il primo satellite artificiale della terra ed aprì all'umanità l'era spaziale.

Tutt'altro all'immenso salone che accoglie la parte centrale della mostra vi sono un lato foto che illustrano le conquiste spaziali dell'URSS e, dal lato opposto, i progressi scientifici delle varie repubbliche sovietiche.

La prima grande nave che il visitatore incontra è il modulo di discesa della « Vostok » che fu la prima a portare un uomo nello spazio il 12 aprile 1961. Dopo Yuri Gagarin partirono con la « Vostok » Titov, Nikolajev, Popovic, Bykovski e Valentina Terechkova, la prima donna nel cosmo.

Il modulo appare come una sfera di 2,3 metri di diametro che pesa 2400 chili con tutte le attrezzature necessarie per un volo di 12 ore. Il modulo è completo di modulo di discesa, della sezione per gli strumenti e dell'ultimo stadio del razzo vettore in quattro pezzi. Il modulo di discesa contiene i posti dei cosmonauti, il sistema di comando, le telecamere, i sistemi di comunicazione e di paracadute. Vi è poi il boccaporto a chiusura stagna attraverso il quale si comunicava con il modulo alla sezione orbitale.

Vi è poi un modulo al 50 per cento di due cosmonauti « Sojuz » in fase di « rendez-vous ».

Oltre alle navi spaziali pilotate la mostra presenta satelliti per lo studio della terra, dello spazio atmosferico, come i « Kosmos », satelliti di comunicazione come il « Molnija », per ricerche meteorologiche come il « Meteor ».

Oltre alle sonde automatiche lanciate verso Venere e la Luna, il pezzo che maggiormente attira l'attenzione è l'automobile allusuale « Lunakod » di cui l'annessa mostra mercato dell'artigianato presenta un modellino giocattolo a batteria, assolutamente identico, e le pietre lunari che sono state portate nel campo dei laser, delle ricerche nucleari, della chimica, della matematica, e vi è presentato il telefono ottico, le fotografie tridimensionali, i documenti artificiali, ecc.

L'esposizione si conclude con la sala di proiezione di documenti scientifici, i padiglioni dell'associazione Italia-URSS che ha organizzato la mostra, dell'Italitrust, dell'artigianato e dei prodotti alimentari tipici delle repubbliche sovietiche.

Franco De Arangolis