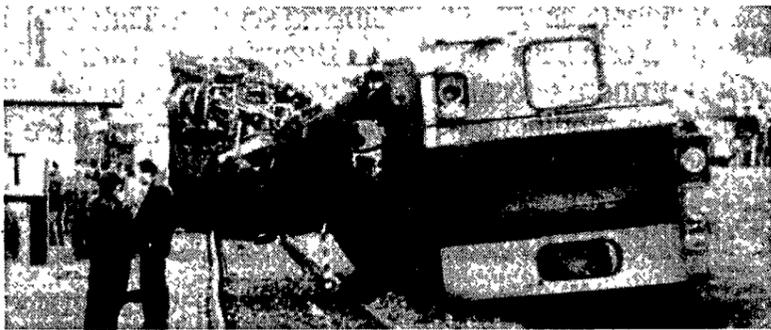


La strage di pendolari

Il capostazione di Crotona racconta come ha tentato di bloccare la littorina partita senza il fischio. Ai funerali delle 12 vittime la protesta della gente



Una disperata corsa verso la morte

«A piedi e poi in auto ho inseguito quel treno»

Dodici morti, 34 feriti. È il bilancio definitivo dello scontro fra i treni dei pendolari di Crotona. Tre inchieste in corso: quella della magistratura, quella del ministero e quella delle Ferrovie. Ieri i funerali delle vittime, c'era tutta la città. Un errore umano la causa della tragedia. Il capostazione di Crotona: «Non avevo dato alla littorina il permesso di partire. Lì ho inseguito in auto per evitare la strage».

DAL NOSTRO INVIATO
VITTORIO RAGONE

CROTONA. «Ferma... ma che sta facendo quello... perché parte?». È cominciata con questo grido, alle 13 e 17 di giovedì, la tragedia dei treni dei pendolari.

A gridare è Franco Nocita, capostazione dello scalo di Crotona. Nocita vede che la littorina 8437, due automotrici cariche di studenti, insegnanti, impiegati, sta lasciando lentamente la banchina. Tenta un impossibile inseguimento per fermarla. Sa che sullo stesso binario, l'unico della tratta Crotona-Isola Ca-

po Rizzuto, sta arrivando in senso opposto il locale 12706, il Reggio Calabria-Taranto.

«Io non avevo fischiato l'ordine di partenza», racconta oggi Nocita, sconvolto. «Ho pensato che il convoglio si stesse solo spostando più avanti, invece ha preso velocità. Ho urlato. Un manovratore ha tentato di raggiungere la coda del treno, per azionare il «rubinetto» esterno che avrebbe provocato la fermata».

È a questo punto che il ca-

postazione si lancia d'istinto in un'impresa angosciosa. «Sono salito in macchina», racconta ancora - ho corso come un pazzo sulla statale 106 che costeggia per un tratto la ferrovia. Suonavo il clacson, passavo col rosso. «Quando ho raggiunto il cavalcavia che sta sopra il punto dello scontro - conclude sospirando Nocita - tutto era già accaduto. Lo sapevo che non ce l'avrei fatta... ho provato...».

Questa ricostruzione del dirigente dello scalo crotonese l'ha illustrata l'altro giorno al procuratore Elio Costa, che conduce l'inchiesta giudiziaria. Lì l'ha ripetuta ai tecnici delle due commissioni amministrative: quella del ministero dei Trasporti, affidata al sottosegretario Giuseppe Santonastaso, e quella delle Ferrovie. I periti hanno poi ascoltato le testimonianze dei passeggeri.

Anche il magistrato ha sen-

tito i feriti (32) ricoverati nell'ospedale di Crotona. E ha convocato, uno dopo l'altro, tutti i dipendenti che erano in servizio nello scalo al momento della sciagura. Un testimone, però, non ha ancora potuto incontrarlo: è Pasquale Fiori, il secondo macchinista della littorina, l'unico sopravvissuto del personale viaggiante. Il capotreno, Antonio Sorrenti, e il primo macchinista, Angelo Giuffrè, sono morti nello scontro. Fiori è ricoverato a Catanzaro, insieme a una passeggera di 25 anni, Angela D'Acciò, che è in coma.

Il procuratore ha anche sequestrato gli «hassler», una sorta di scatole nere che riportano velocità e movimenti dei convogli, e tutta la documentazione che riguarda sia il treno locale sia quello dei pendolari.

Per accertare le singole responsabilità queste informazioni sono preziose. Perché

l'altro giorno, sulla tratta Crotona-Isola Capo Rizzuto, tutte le manovre sono state affidate ad uomini: il Cte, il controllo del traffico computerizzato installato da un paio d'anni, è andato in avaria, perché una ruspa ha tranciato dei cavi al bordo dei binari.

Si è così tornati al vecchio metodo, quello logotefonico. Nelle stazioni in cui non c'è personale di terra (quasi tutte, fra Sibari e Catanzaro), il capotreno, una volta arrivato, scende e telefona alla sala operativa (Cdo) di Sibari. Ed è Sibari a rilasciare il «via libera» alla partenza, ratificato da un modello che si chiama appunto M40/Cdo. Dice il magistrato: «Questa procedura, il personale del treno che partiva da Isola l'ha rispettata. Loro sono in regola».

Il dubbio riguarda quindi Crotona. Qui - dove c'è un dirigente di scalo - l'M40/Cdo lo rilascia lui. E a Quanto pare Nocita l'ha rilasciato. Ma

il regolamento impone a capotreno e macchinisti di non parlare comunque, se il capotreno non dà il permesso fisicamente, sulla banchina e con il fischietto. Questo permesso Nocita - lo confermerebbero alcuni testimoni - non l'ha dato.

Il reato che pesa su Fiori e Nocita, se provato, è tremendo: disastro ferroviario colposo. Ma è una spiegazione che in città, da sola, non convince nessuno. A partire dal vescovo, monsignor Giuseppe Agostino (figlio di ferroviari, ha voluto che nel suo stemma fosse effigiato un binario); nell'omelia, al funerale, ha denunciato l'isolamento della zona ionica, la «modernità senza sviluppo».

Nella piazza del Duomo, durante il rito funebre, i giovani alzavano cartelli che chiedevano il raddoppio dei binari della «linea ferrata della morte». Un coordinamento degli insegnanti di ogni ordi-

ne e grado con un volontario si è spinto fino a parlare di «delitto di Stato», per le condizioni di vita impossibili delle migliaia di pendolari e per lo stato disastroso della ferrovia. Il sindaco di Crotona, Pino Venna, parla di «pluriomicidio colposo dovuto alla indifferenza di quanti parlano del Mezzogiorno e della Calabria come se si trattasse di una colonia».

La linea ferrata Reggio Calabria-Taranto, e in particolare il tratto Catanzaro-Sibari, in realtà è da anni sotto accusa. Il raddoppio dei binari, le lotte contro il taglio degli organici, l'elettrificazione, sono un terreno di scontro permanente con le Ferrovie. «Voglio fare un solo esempio - dice Pasquale Mazza, della segreteria della Cgil - se la linea fosse stata elettrificata, forse tra stazione e treno ci sarebbe stata la possibilità di comunicare via telefono, evitando la tragedia».

Così Graziano trasformò l'amianto in oro

MARCO BRANDO

ROMA. Ieri la saga delle Ferrovie dello Stato - in versione «preSchimberni» - si è arricchita di un nuovo capitolo: quattordici persone sono state incriminate dai giudici romani Vialiano Calabria e Vittorio Paraggio. I magistrati hanno preso il provvedimento nell'ambito di un'inchiesta dedicata ai presunti illeciti che sarebbero stati commessi in occasione della concessione alla Isochimica Spa, azienda di proprietà dell'imprenditore irpino Elio Graziano, dell'incarico di togliere l'amianto dai vagoni ferroviari.

Sono finiti così nel mirino della magistratura, oltre all'industriale, dirigenti e funzionari delle Fs già coinvolti nelle indagini sulle «lenzuola d'oro». Agli imputati, raggiunti da mandati di comparizione, sono stati contestati - a seconda delle posizioni - i reati di corruzione, truffa e falso. Oltre all'industriale campano, sono stati incriminati gli ex direttori generali delle Fs Giovanni Colletti e Luigi Misiti; l'ex consigliere di amministrazione Luigi Caporali; i direttori del servizio materiale e trazione (succedutisi in vari periodi) Eduardo Cardini, Erminio Cantarelli, Franco Caioli e Arnaldo D'Alessio; i funzionari Aldo Serio, Giovanni Notarangelo, Mauro Finocchi, Mario Bindi, Silvano Caroti e Giorgio Tescola.

I reati sarebbero stati commessi tra il novembre 1982 e il giugno 1984. Nell'arco di quei sei anni le Fs hanno pagato a Graziano 70 miliardi 725 milioni. Ecco la «lista della spesa»: dal 10/11/82 al 31/3/83 per la decoibentazione di 10 carrozze furono pagati 125 milioni; dall'1/7/83 al 30/11/84, 6 miliardi 125 mi-

lioni; dall'1/11/84 al 31/10/85, 9 miliardi 100 milioni; dall'1/9/85 al 31/8/86, 10 miliardi; dal 18/8/86 al 17/7/87, 13 miliardi; dal 18/7/87 al 30/6/88, 32 miliardi. Dell'accusa di falso devono rispondere, oltre a Graziano, i funzionari Serio, Notarangelo, Finocchi, Bindi e Caroti: avrebbero attestato, sapendo di mentire, che negli stabilimenti di Piano Dardine (Avellino) l'imprenditore aveva le attrezzature necessarie per «raschiare» l'amianto e che queste erano idonee dal punto di vista tecnico e da quello della tutela della salute pubblica. Graziano inoltre è imputato di corruzione assieme a Serio e Caroti: avrebbe promesso a questi ultimi somme di denaro «perché compissero atti contrari ai loro doveri d'ufficio». Tutti gli altri devono rispondere del reato di truffa, riferito a vari episodi verificatisi prima che le Fs divenissero un ente autonomo. Gli appalti furono concessi dai funzionari competenti «mediante artifici e raggiri, costituiti nel giustificare il ricorso alla trattativa privata, con il fatto che la ditta appaltatrice è particolarmente attrezzata per effettuare le prestazioni richieste».

È così che l'«Isochimica» iniziò a decoibentare le carrozze. Da ognuna vennero tolti 1000 chilogrammi di amianto. In quegli anni furono trattati 2000 vagoni, ottenendo 20mila chili della velenosissima sostanza. A quanto pare, nelle dicarchie a cielo aperto, nel fiume Sabato o nel terreno su cui sorge lo stabilimento, coperti da una colata di cemento. Dello smaltimento si stanno occupando, con due separate inchieste, la magistratura di Firenze e quella di Avellino.

I funerali «Una tragedia figlia dell'abbandono»

CROTONA. «Gli imprevisti e anche gli errori umani, fanno parte della vita. Ma questi dodici morti sono martiri, sono cioè testimoni del bisogno di strutture più adeguate che ha questa nostra terra. Una terra che non vuole solo parole, che non vuole apparire vestita di nuovo su un corpo vecchio».

Monsignor Giuseppe Agostino, arcivescovo di Crotona e Santa Severina, parla alla folla enorme che nel duomo di Crotona dà l'ultimo addio alle vittime del disastro ferroviario.

L'omelia, il richiamo appassionato alla fede, il «che vincete il dolore, nelle ultime parole diventa un ammonimento vibrante: «Dio - esclama l'arcivescovo - mentre ci salva nella morte non vuole che si muova per la trascuratezza dell'uomo... le autorità responsabili devono essere attente a ciò che può e deve essere evitato».

Le dodici bare sono lì, davanti all'altare. Dodici feretri di legno, dodici teghette con i nomi: Mirella, Salvatore, Franca, Loredana, Angelo, Rosanna, Emma, Rita, Carmelina, Rosina, Antonio, Della. Li ripete più volte l'arcivescovo. Li ripeton piano piano i familiari, fratelli, madri, figli, una disperata rassegnazione.

La chiesa non riesce ad ospitare le migliaia di persone che hanno seguito, e applauditte commosse, la triste sfilata dall'obitorio, ai duomo. C'è davvero tanta gente, davvero c'è un simbolico, collettivo abbraccio alle vittime, ai loro parenti.

Due studentesse del liceo scientifico di Crotona leggono un ricordo di Mirella Cavalli e Rosanna Perri. «Siamo impiegate dalla scomparsa di due insegnanti così dolci, così capaci di capire. In piazza le scolaresche di Crotona e degli altri comuni aspettano. Centinaia di giovani volti angosciati».

Accanto a loro aspettano, sotto il cielo livido, gli operai della Montedison, della Pertusola sud, della Cellulosa. I vigili del fuoco in tuta verde, carabinieri, i vigili urbani e poliziotti. Le stesse persone che per ore, alla curva maledetta, hanno strappato vite alle lamie, oggi hanno trasportato quei dodici morti fra le navate del duomo.

La comitiva finisce. Stanno via i gonfioni dei comuni, i sindaci, le autorità. Capanelli di parenti accompagnano ogni bara via dalla città. L'abbraccio si scioglie. Fermo nell'aria, c'è quel monito: questa tragedia è anche figlia dell'abbandono, dell'isolamento di un pezzo d'Italia.

960 km di ferrovia calabrese ma come ai tempi dei nonni

A Schimberni fu spiegato appena eletto commissario straordinario: se avesse voluto sapere come funzionavano le ferrovie dei nostri nonni, sarebbe potuto venire in Calabria dove dei 960 chilometri di binari solo un terzo assomigliano ad una ferrovia vera. Sergio Garavini, ministro dei trasporti del governo ombra, aveva riproposto il drammatico nodo del traffico viario nel Crotonese la settimana scorsa.

ALDO VARANO

CROTONA. In Calabria c'è ancora, forse l'ultima in Italia, una linea cosiddetta «a dirigenza unica». Da Lamezia Terme a Catanzaro Lido (da dove è partito uno dei treni della morte di giovedì scorso) ci sono 10 stazioni in 47 chilometri ed un passaggio a livello ogni tiro di schioppo. Ognuno dei dieci capostazione, mentre il treno diesel cammina, telefona al «collaboratore» che ha nel passaggio a livello, e gli spiega esattamente cosa debbono fare. Una linea secondaria? Certo, ma ogni giorno da lì ci passano 43 treni e 38 sono pieni di pendolari. La velocità media è di 37 chilometri e, per i merci, ci si accontenta di 15.

Vista da Roma la rete ferroviaria calabrese appare come un enorme triangolo isoscele con il vertice piantato a Reggio. Verso i lati tirrenico e jonico partono le due dorsali per Roma e Bari. Due segmenti, paralleli alla base, tagliano il triangolo in tre parti: sono le bretelle che collegano Lamezia con Catanzaro Lido consentendo di saltare dal Tirreno allo Jonio. In tutto, binari per 960 chilometri e 180 stazioni.

Ma solo poco più di un terzo, il tratto calabrese della Roma-Reggio, è una ferrovia che si avvicina a quelle vere. Il binario è doppio ed interamente elettrificato, ma sull'affidabilità c'è ancora oggi da restare perplessi. Solo tra Reggio e

Lamezia funziona il «blocco automatico a correnti alternate», un meccanismo che consente controlli oggettivi ed automatici (se fosse esistito sulla Crotona-Catanzaro Lido non vi sarebbe stato l'incidente). Quanto ai tempi, da Roma a Reggio ci vogliono 8 ore, 2 in meno che nel 1937, ed un'ora e mezzo in più rispetto agli anni Settanta.

Drammatica la situazione nella Jonica. I treni che si arrampicano da Reggio a Bari corrono a 76 chilometri di media oraria. Quelli a più breve percorrenza, non superano i 40. A questa velocità si va da Crotona a Roma perché la linea è concepita in modo tale che a Sibari bisogna invertire il locomotore. Il tragitto è ancora quello della Metaponto-Reggio Calabria, completata fino a Taranto nel 1875: binario unico e niente elettrificazione. Si marcia col Cte (Controllo traffico centralizzato) che richiede comunque l'opera di un dirigente che deve coordinare il dispositivo elettronico lungo la tratta. Spesso, come giovedì scorso, anche il Cte va in tilt ed allora si procede «a vista» con i vecchi «M40», un modello con ordini

a cui il conducente deve attenersi dopo aver ricevuto il via con la palette. Errori, disguidi, incomprensioni, quasi inevitabili in tanta arretratezza, non sono riparabili: così sono morti in 12.

Se la situazione oggi è drammatica le prospettive sono peggiori. Schimberni proprio in questa zona vuol tagliare di brutto. Da Taranto a Sibari, scendendo dalla Puglia, la linea verrebbe rammodernata. Da lì, questo il probabile inconfessato disegno, una bretella rinnovata dovrebbe portare i passeggeri sul Tirreno, abbandonando a se stesso tutto il territorio del Crotonese e le zone ioniche catanzaresi e reggine. La ferrovia costeggia la strada della morte, la statale 106. Si capisce così perché l'intero sistema dei trasporti è diventato una strozzatura drammatica per la qualità della vita e l'economia crotonese. Proprio la settimana scorsa il Pci di Crotona, in nome della vita e per impedire la morte di quest'ampio pezzo della Calabria, ha simbolicamente occupato la 106 per protestare contro il governo nazionale e i tagli selvaggi proposti da Schimberni.

Schimberni ferma 3.500 miliardi I tagli colpiscono il Sud

Il sistema ferroviario meridionale è allo sfascio e il governo e il commissario Schimberni non spendono neppure i soldi già stanziati. Sono congelati oltre 3.500 miliardi. Parlano Garavini, ministro dei Trasporti Cgil, Moretti. Pioggia di richieste dal Parlamento. Anche la Dc sollecita di ammodernare la «vecchia ferrovia». Il governo risponderà lunedì.

CLAUDIO NOTARI

ROMA. Fermi oltre 3.500 miliardi stanziati per ammodernare le ferrovie nel Sud. Schimberni li tiene congelati. Le somme vanno subito impiegate. La richiesta è del Pci. Anche per i sindacati i soldi non possono rimanere fermi, in attesa che la situazione marisca.

Sergio Garavini, ministro dei Trasporti nel governo ombra, è molto esplicito. Dov'è successo la tragedia siamo in uno stato di arretratezza e di degrado del sistema ferroviario e in quello stradale. La ferrovia che congiunge Taranto, Crotona e il resto della Calabria non è elettrificata, ha un solo binario che serve per passeggeri e merci il principale centro industriale (chimico e metallurgico) della Calabria. Da anni non sono in corso opere importanti. Non ci sono mai state adeguate misure di ammodernamento. E funziona avendo come alternativa una strada, la statale Jonica che nel tratto Crotona-Taranto, i due poli industriali calabresi e pugliesi, è larga appena sei metri, intasata di mezzi pesanti e piena di incidenti.

È scandaloso - esclama Garavini - come un'area decisiva della Calabria, nelle comunicazioni, sia stata lasciata in questo stato di isolamento e di abbandono, tanto più che vi sono progetti e delibere d'ammodernamento della fer-

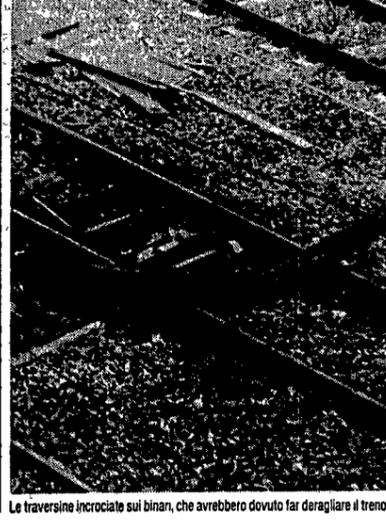
rovia e della strada. Eppure i progetti sono già finanziati. Riguardano per le ferrovie il Piano integrativo approvato da sette anni dal Parlamento. Per la strada c'è uno stanziamento già impegnato per un progetto dell'Anas già definito. Le spese per le due opere sono un decimo di quanto stanziato per la Valtellina (più di 2.000 miliardi). Questa, in concreto, la proposta del governo ombra che è stata presentata alcuni giorni fa, prima dell'incidente, dopo la mia visita domenica scorsa a Crotona. Ora, il governo reale mangia fede agli impegni da noi puntualmente richiamati.

Sentiamo anche il parere dei sindacati. Nelle ferrovie non c'è arretratezza solo in Calabria. Ce ne parla Mauro Moretti, segretario della Fil Cgil trasporti. Il più urgente problema della rete ferroviaria meridionale è l'adeguamento tecnologico, omogeneizzandolo alla rete nazionale. Attualmente il divario tra Nord e Sud è enorme. Aumentare il livello del Sud significa migliorare la qualità del servizio e la sicurezza nell'esercizio. Per Moretti, gli oltre 3.500 miliardi

per interventi di tecnologie e di potenziamento vanno spesi. Anzi la somma va aggiunta a quella a disposizione delle manutenzioni, sempre nel Sud. Ciò in attesa della rapida definizione dell'intero piano di investimenti che, nella proposta Schimberni, ma soprattutto nella Finanziaria, registrano enormi carenze.

Quali iniziative assume il governo per il soccorso delle vittime e per l'aiuto alle famiglie in seguito al drammatico incidente ferroviario? Quali i provvedimenti per affrontare l'arretratezza del sistema ferroviario e viario della zona? Sono le domande che il Pci ha rivolto al governo con una interrogazione alla Camera (primi firmatari Garavini, Reichlin e Pellicani). I verdi hanno chiesto che il ministro Bernini venga presto a riferire sul piano di risanamento delle ferrovie per adeguarli la legge finanziaria. Anche i dc calabresi si sono rivolti al governo per i provvedimenti che intendono adottare per risanare e ammodernare la vecchia ferrovia. Il governo ha fatto sapere che alle interrogazioni e alle interpellanze risponderà lunedì a Montecitorio.

A Roma sfiorata la tragedia: due giovani hanno ostruito i binari mentre era in arrivo un espresso



Le traversine incrociate sui binari, che avrebbero dovuto far deragliare il treno

«Volevamo farlo deragliare, per gioco»

Erano «eccitati» dalle immagini del disastro ferroviario di Crotona trasmesse in tv. Flavio Zebo e Arnaldo Signoracci, ventenni, hanno così deciso di andare vicini alla stazione di Trastevere e di sistemare sui binari una decina di traversine per far deragliare il treno che sarebbe passato di lì a poco. Il disastro è stato evitato per un soffio. «Volevamo vedere il botto», hanno candidamente confessato i due dopo l'arresto.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Volevano fare qualcosa di diverso, di «speciale», di cui potersi vantare con gli amici il giorno dopo. E allora non c'era niente di meglio che far deragliare un treno, far rivoltare le carrozze e provocare un disastro. Proprio come era successo il giorno prima a Crotona. Insomma una «replica» di una tragedia cui poter assistere in diretta per poter concludere una nota «brava». Così Flavio Zebo, 20 anni, muratore con un passato non privo di guai con la giustizia, e Arnaldo Signoracci, 19 anni, sono andati in via Quirino Majorana, poco distante dalla stazione di Trastevere, e hanno cominciato a sistemare una decina di traversine e due paletti di ferro sui binari, fino a formare una vera e propria barriera. Una barriera contro la quale doveva finire il primo treno che sarebbe

passato di lì. Ma proprio all'ultimo c'è stato l'intervento dei poliziotti che sono riusciti, per un soffio, a togliere gran parte del cumulo di traversine dai binari. L'espresso Stracusa-Tonno, che passava in quel momento, se l'è cavata con poche ammaccature e la linea è rimasta interrotta solamente per alcune decine di minuti. Ma le conseguenze avrebbero potuto essere molto più gravi.

«Volevamo vedere il treno fare il botto» hanno detto i due ragazzi subito dopo l'arresto. Una confessione che ha lasciato interdetti gli agenti.

Della notte «brava» di Arnaldo Signoracci e Flavio Zebo se ne era accorto un uomo che, all'una di notte, passando per via Majorana, ha visto i due trafficare sui binari e ha avvertito il 113. «Vicino alla stazione di Trastevere - ha

detto - ci sono due tipi. Mi sembra che stiano facendo qualcosa di strano, forse un sabotaggio». L'allarme è stato immediato. Sul posto, nel giro di pochi minuti, è arrivata una volante del commissariato San Paolo e una «pantera» della sala operativa. Arnaldo Signoracci e Flavio Zebo hanno visto gli agenti e sono scappati. Hanno scavalcato un muretto e sono saliti di corsa sulla Renault 5 che avevano usato per la loro scorribanda notturna. La fuga non è durata nemmeno un chilometro. In via Belluzza la loro macchina è stata bloccata dai poliziotti i due ragazzi, allora, hanno continuato la fuga a piedi e gli agenti, dietro, hanno sparato alcuni colpi in aria. I due, infine, sono stati raggiunti e ammanettati al termine di Trastevere - ha

Sui binari, nel frattempo, altri agenti si sono accorti della catasta di traversine e, immediatamente dopo, dell'espresso 898 Stracusa-Torino, il cosiddetto treno dell'«Ena», che era appena partito dalla stazione di Trastevere. Sono stati attimi drammatici. I poliziotti hanno tentato di liberare i binari mentre il convoglio sopraggiungeva. La maggior parte delle traversine è stata tolta ma l'urto non è stato impedito. «Per fortuna - commentano i poliziotti - sui binari c'era rimasto ben poco e il treno, appena uscito dalla stazione, procedeva abbastanza lentamente. Altrimenti, hanno sostenuto i tecnici, poteva deragliare. Sarebbe stato un vero disastro, anche perché il treno c'erano moltissime persone».

Proprio per lo sconcerto

provocato dalla dichiarazione dei due: «volevamo vedere il treno fare il botto», sull'episodio hanno indagato anche gli esperti dell'antiterrorismo che volevano capire se si fosse trattato di un caso di sabotaggio dettato da qualche motivo politico. Ma dagli accertamenti è emerso che si è trattato solo di un atto di puro teppismo. Flavio Zebo e Arnaldo Signoracci, in attesa di essere giudicati, sono stati portati a Regina Coeli. Sono accusati di attentato alla sicurezza dei trasporti e pericolo di disastro ferroviario causato da danneggiamento, di violenza e resistenza a pubblico ufficiale e di tentato furto aggravato. Questo perché, nella notte «brava», prima di organizzare lo «scherzo» delle traversine, avevano tentato di rubare uno stereo da un'auto in sosta.