

Trema Los Angeles



Mezzo milione al buio, 50mila senzateo Si fa con ordine il bilancio delle rovine La megalopoli passa la notte all'addiaccio In vigore il coprifuoco, pochi saccheggi

Altre scosse, altre macerie

Immenso accampamento lungo la costa californiana

Los Angeles si è svegliata di nuovo sotto l'incubo del terremoto. Le scosse sono diminuite d'intensità ma la gente continua a vivere fuori casa e la situazione è gravissima. Almeno mezzo milione di case sono ancora senza corrente e le linee telefoniche funzionano a tratti. Moltissimi distributori di benzina sono chiusi. La vita riprende lentamente ma la metropoli è in ginocchio.

COSÌ LE VITTIME

■ **LOS ANGELES.** Sono trentaquattro i morti accertati per il terremoto che ha investito Los Angeles. Quindici persone hanno perso la vita nel crollo di un edificio a Northridge. Cinque sono morte di infarto per la paura. Due persone sono rimaste sepolte tra le macerie di una villa sul fianco di una collina a Sherman Oaks. Un agente motociclista è stato inghiottito da una voragine che si è aperta in un cavalcavia. Un uomo è morto in casa, colpito al capo da un oggetto caduto dal piano superiore a Chatsworth. Un bambino di cinque anni ha perso la vita nel crollo della casa dei genitori a Sherman Oaks. Un giovane di 25 anni è stato folgorato da un filo dell'alta tensione spezzato dal terremoto a Hollywood. Una donna è morta per una caduta in casa a Rancho Cucamonga. Un turista è precipitato dalla finestra di un albergo al sesto piano nel centro di Los Angeles. Due corpi non identificati sono stati portati all'ospedale di Newhall. Sin qui i morti accertati. Un altro cadavere non è stato identificato. Intanto proseguono, tra mille difficoltà, le operazioni di soccorso, mentre sale di ora in ora il numero dei feriti, che ha ormai superato il migliaio, ma sotto le macerie, avvertono le autorità, sono ancora sepolte molte altre persone.

antisismico a tutte quelle arterie che non sono ancora state rinforzate. Infatti i 140 ponti rinforzati nel passato hanno resistito perfettamente alle scosse telluriche: quello crollato a Santa Monica era già stato aggiunto alla lista dei ponti da revisionare. La notte all'addiaccio. È stata una notte piuttosto fredda, soprattutto per tutti quei losangelesini - e la maggior parte di loro erano immigrati - che l'hanno passata all'addiaccio, molti perché le loro abitazioni erano impraticabili, ma molti altri perché terrorizzati all'idea di essere sorpresi dal terremoto un'altra volta nel sonno in un appartamento ai piani alti. Ben 4 mila cittadini hanno trovato rifugio nei centri di assistenza messi a disposizione dalla città: il Sepulveda Recreation center e il San Fernando recreation center, tra

più affollati, hanno messo a disposizione tende, strutture e coperte. Molti hanno preferito dormire nei parchi pubblici vicini alle loro abitazioni e hanno passato la notte imbucati in sacchi a pelo con filioletti e parenti. Nessuno vuole passare la notte da solo: c'è chi raggiunge amici o conoscenti, chi piuttosto preferisce passarla in un rifugio. Come sempre in questi casi si assiste a una gara di solidarietà commovente: famiglie di salvadoregni che passano cibo al vicino messicano o guatemalteco, tutti memori di ben altri terremoti nei loro paesi d'origine dove sono rimasti senza tetto e senza nulla, e certo senza l'assistenza governativa. È impressionante la panoramica notturna ripresa dall'elicottero alle undici di sera: un grande accampamento



Il corpo senza vita di un agente motociclista sorpreso dal terremoto lungo la San Fernando Valley. In alto, una casa sventrata a Northridge. Nella foto piccola, un cavalcavia crollato

LA SCHEDA

Servono 7 miliardi di dollari per ridare un volto alla città

colorato di tende e coperte si snoda all'interno di un grande parco giardino: c'è chi dorme, chi mangia, i bambini scorrazzano, i più grandi fumano e chiacchierano. Alcune donne più anziane piangono: sulla faccia di tutti loro c'è il segno di una grande stanchezza.

La situazione più tragica è però quella dell'area dell'epicentro: Northridge e Van Nuys, alla periferia nord-occidentale di Los Angeles dove ci sono stati i danni maggiori e dove i senzateo sono molte migliaia. Proprio stamane è stata prelevata la sedicesima, e si spera ultima, vittima causata dal crollo del complesso di appartamenti Meadows. All'ospedale di San Fernando, gravemente danneggiato, il pronto soccorso funziona ancora all'aperto. Ieri si è assistito addirittura ad alcuni interventi chirurgici improvvisati sull'erba tra la gente che camminava, le cinescopie dei camerman e i bambini che giocavano. Domani gli incendi, scoppiati per la rottura dei tubi del gas, si cerca ora di ridare luce e telefono alla zona colpita. A Sylmar un accampamento di roulotte che servivano da case per i poveri è bruciato. Una trentina di famiglie ha assistito impotente mentre il fuoco distruggeva tutto quello che possedevano. Ultime notizie: la terra ha tremato ancora. Tra le centinaia di scosse d'assessamento la più intensa è quella di stamane: 4,7 gradi Richter. I geologi assicurano che dureranno ancora per molti giorni. Non si sa per quanto.

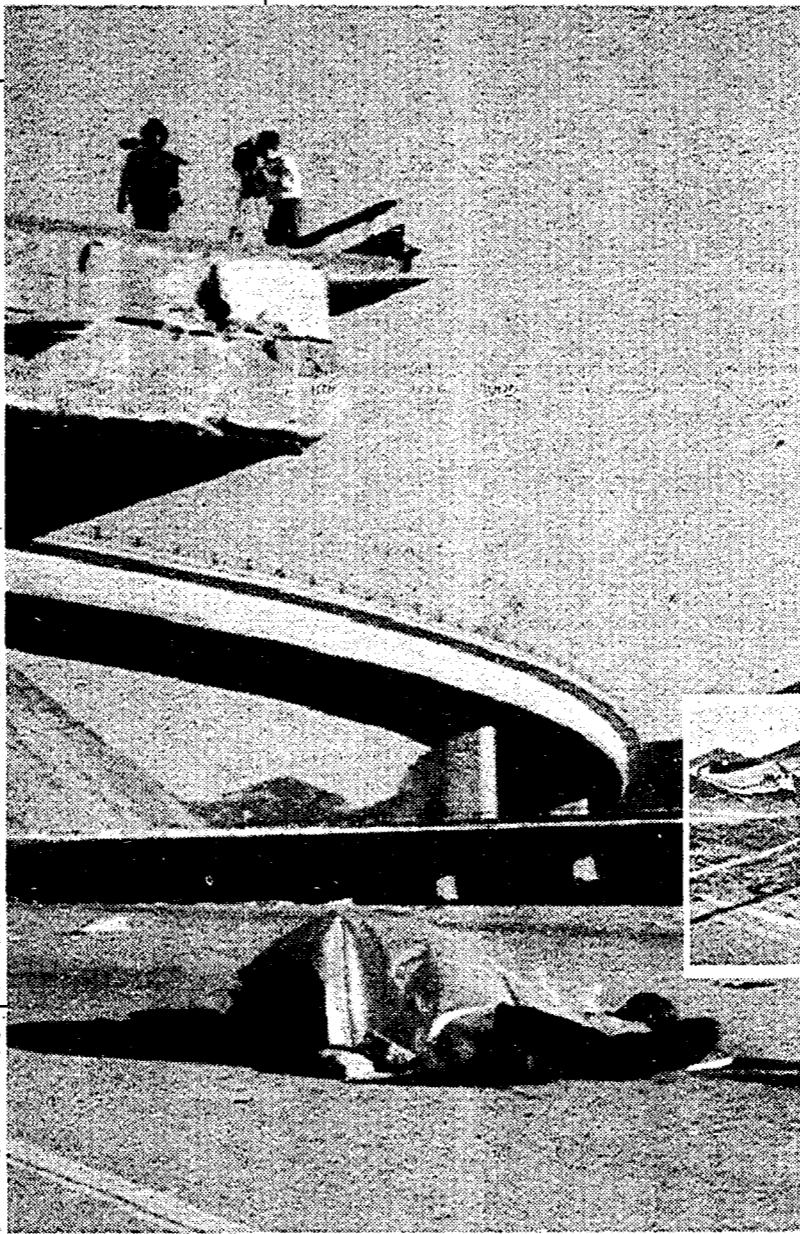
■ Sette miliardi di dollari (circa 12 mila miliardi di lire): è l'ammontare, ad una prima stima, dei danni provocati dal terremoto che ha investito Los Angeles. I danni più consistenti, stimano gli esperti, sono stati subiti dalle infrastrutture e in particolare dalla fitta rete di superstrade di Los Angeles: i primi bilanci parlano di una dozzina di ponti crollati o gravemente lesionati lungo i quasi mille chilometri della rete autostradale della città. Oltre 500 snodi stradali sarebbero inoltre stati messi fuori uso dalle scosse. «E a questi costi - spiega Ray Remy, direttore della Camera di Commercio di Los Angeles - si dovranno aggiungere quelli che deriveranno dagli ingorghi stradali provocati dalla lunga chiusura di alcuni punti nevralgici della città». Ancora tutti da quantificare i danni alle abitazioni e alle attività commerciali causati da crolli, incendi e allagamenti provocati dall'esplosione di tubature del gas e dal cedimento delle condotte d'acqua. Secondo gli esperti, comunque, i danni avrebbero potuto essere ancora maggiori se molte infrastrutture non fossero state rinforzate in funzione anti-terremoto con le leggi speciali varate dopo le scosse del 1987 e del 1991. In particolare, spiega il Dipartimento dei trasporti della California, gli investimenti più ingenti sono stati effettuati in campo stradale: per rinsaldare 300 ponti e raccordi lo Stato ha speso dall'89 a oggi un miliardo di dollari. Per le società di assicurazione, comunque, le prospettive non sono così «neri» come in altri recenti disastri nazionali. Secondo le statistiche, infatti, soltanto una casa su quattro è assicurata contro i terremoti. E anche nella zona di San Fernando, più volte colpita dalle scosse di terremoto, solo il 40 per cento delle abitazioni è coperto da assicurazione. A scoraggiare l'acquisto di polizze contro i terremoti è il premio annuale piuttosto elevato e l'alta quota di danni non rimborsabili (fino al 10 per cento del valore dei danni). Così, la maggior parte degli americani preferisce contare sull'aiuto del governo, che di solito concede mutui agevolati per la riparazione delle case danneggiate o distrutte.

ALESSANDRA VENEZIA

■ **LOS ANGELES.** Il giorno dopo: 34 morti, molte migliaia di feriti, 50mila senza tetto, 500mila senza luce, 200mila senza acqua corrente, 300mila senza gas, 4mila ricoverati negli shelter; questi i primi dati su Los Angeles e i suoi abitanti dopo il terremoto che ha colpito la città alle 4.31 di ieri mattina con magnitudo 6,6 gradi della scala Richter. Il presidente Bill Clinton ha proclamato lo stato di calamità nella California meridionale: un miliardo di dollari è già stato messo a disposizione dal governo e si stanno organizzando agevolazioni finanziarie per tutti quelli che hanno subito danni gravi al loro business. Il governatore Pete Wilson ha dichiarato il coprifuoco e fatto intervenire 1.500 soldati della guardia nazionale. Un provvedimento drastico, ma ritenuto necessario per evitare i casi di saccheggio verificatisi durante la rivolta del 1992 e che ha dato risultati promettenti: durante la notte la polizia ha operato solo 73 arresti, un numero decisamente inferiore a quello abituale di ogni notte. Quasi tutte le scuole sono rimaste chiuse, così come molti supermercati e semidistrutti dalle scosse. Ma le linee telefoniche hanno ricominciato presto a funzionare, l'aeroporto è riaperto e i treni hanno ripreso a viaggiare. Non ci sono più code di fronte ai distributori di benzina o ai negozi di prima necessità: un giro in auto alle nove di mattina di questo primo giorno dopo il terremoto rivela una città con uno spirito incredibile.

Il traffico è congestionato nelle aree più colpite, soprattutto negli snodi delle freeway ormai impraticabili, ma scorre ordinato e tranquillo nella maggior parte della città. La vita ricomincia: rispetto a ieri pomeriggio, tutto sembra più in ordine. Le strade sono quasi tutte ripulite, le macerie ammassate ordinatamente lungo i bordi; operai, carpentieri e tecnici vari lavorano sui tetti pericolanti, nelle cantine e negli edifici danneggiati. A Santa Monica, una delle aree più colpite della zona occidentale, la gente continua la propria vita come sempre. C'è chi sorseggia un cappuccino al tavolo del caffè di cui sono rimasti solo alcuni muri sberlucati. Montana Avenue, una delle strade più eleganti ed esclusive, mostra una fila di negozi privi di vetrine e di mercanzie. Le belle scarpe firmate sono state sostituite da scatole di cartone; nella raffinata boutique Weatherlane troneggiano alcuni manichini di legno. I vetri sono stati rimpiazzati da lastre di compensato e di tracciato. Il formale, all'angolo di Montana e la 17ª uno dei panettoni più eleganti della città, sembra più un bunker che un posto da yuppie. La Pch, la famosa e bella Pacific Coast Highway che costeggia Santa Monica, Malibu e Topanga, è chiusa al traffico: si temono cadute di massi dopo i recenti incendi che hanno distrutto l'intera zona. Gli abitanti di Malibu possono raggiungere la città solo attraverso Sunset Boulevard. Nel frattempo sono già iniziati i lavori di ricostruzione.

Proprio ieri sera si è dato il via all'opera di demolizione del ponte della Santa Monica freeway (la numero dieci e la più frequentata di tutta l'America) distrutto dalla scossa di ieri mattina. Incaricati dell'operazione che sarà ultimata al tempo record di una settimana, è l'Urban Rescue Team di San Francisco, lo stesso che si occupò della ricostruzione della freeway Nimitz distrutta nel terremoto del 1989, che uccise 64 persone. Si prevede che il lavoro sarà ultimato nel giro di sei o sette mesi: si lavorerà notte e giorno ininterrottamente, per ripristinare una delle arterie più importanti di Los Angeles e dell'intero paese. Ci vorranno però due anni - è già stato annunciato - prima che tutta la rete stradale possa essere completata: il costo complessivo sarà all'incirca di un miliardo e mezzo di dollari e includerà il lavoro di rinforzo



Il terremoto ha lasciato a piedi una città orgogliosa dei suoi mille km di autostrade, svincoli e cavalcavia

Recise le arterie d'acciaio la paralisi durerà mesi

Il terremoto ha lasciato a piedi Los Angeles, la città nata con l'automobile, fatta per l'automobile, che vive grazie all'automobile. Si stima che ci vorranno anni prima di far tornare alla normalità il sistema di 1000 chilometri di autostrade urbane, cavalcavia, svincoli da film di fantascienza di cui andava orgogliosa e consentivano lo scorrimento di 3 milioni di automobili nelle ore di punta.

Sismologo dilettante aveva previsto tutto

■ **NEW YORK.** Il terremoto di lunedì all'alba a Los Angeles era stato previsto con impressionante precisione da un sismologo dilettante di San José in California. L'allarme che un sistema di grandi proporzioni, di potenza «devastante», avrebbe colpito «entro tre giorni» era stato fatto sabato alle redazioni dei giornali. Ma nessuno l'aveva preso sul serio perché il tipo ha la fama di genio bizzarro e un'analoga sua previsione di un paio di anni fa era andata buca. Jack Cole, il profeta inascoltato, è un ex venditore di apparecchiature stereo, con appena la licenza media, che da qualche anno si era improvvisato sismologo. La folgorazione gli era venuta nel fare il collegamento, qualche anno fa, tra strani segnali e brusii sentiti alla radio e una scossa tellurica seguita poco dopo. Si era costruito da solo apparecchiature di ricezione e per misurare le onde elettro-magnetiche e aveva fondato un proprio centro per la detezione dei terremoti che opera da casa sua, con periodici notiziari inviati via fax ai media. Il fax invia-

to sabato rilevava «un'accresciuta attività» di segnali radio, impulsi elettrici e anomalie magnetiche, che a suo avviso facevano prevedere un significativo evento sismico entro le successive 72 ore. La scossa di 6,6 gradi Richter c'era poi stata davvero lunedì mattina. Gli scienziati «seri» non l'avevano mai preso molto sul serio. «Tempo fa avevamo mandato tre nostri scienziati a dare un'occhiata alle sue apparecchiature, e discutere le sue teorie, gli era sembrato tutto sena molto capo né coda», dicono al quartier generale dell'US Geological Survey a Menlo Park. Nel 1991 Coles era assunto agli onori della cronaca prevedendo che, con probabilità al 72%, il «Big One» avrebbe colpito la California l'11 settembre. C'era stato un panico di massa, la gente aveva fatto scorte di cibo e acqua in bottiglia. Il 19 c'erano state effettivamente un paio di scosse con epicentro presso Santa Cruz. Ma l'11 era passato senza colpo ferire e Coles era stato dimenticato. Ora spera di ottenere finanziamenti alla sua ricerca artigianale. □ S.G.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
SIEGMUND GINZBERG
■ **NEW YORK.** Il terremoto è stato relativamente elementare con gli esseri umani e le case. Ma si è vendicato con furia tremenda sul labirinto di autostrade e superstrade, sopraelevate, svincoli, raccordi multipli e rampe di accesso che sin dagli anni '30 avevano creato Los Angeles e ne rappresentavano la struttura vitale e portante. Si formavano ingorghi pazzeschi, code di decine di chilometri, nubi sterminate di anidride carbonica anche in situazione di «normalità». I morti li seppelliranno, la grande paura forse gli passerà, ma potrebbero volerci secondo gli esperti mesi, forse anni, per riparare i danni al sistema di scorrimento da cui dipende la vita quotidiana di 9 milioni di persone. Il sistema non si è limitato a far crollare qualche ponte e cavalcavia qua e là, ad aprire voragini nell'asfalto, ad appiattire e sgretolare piloni ed accartocciare intere rampe: ha scientificamente sabotato, nei punti nevralgici, il sistema da cui dipendeva il polso della città. La Santa Monica Freeway, la Intersta-

te-10 che attraversa da un capo all'altro Los Angeles, dai quartieri benestanti fino a South central e poi svolgendo verso l'immensa East L.A., era la più trafficata autostrada al mondo, 370-400 mila auto che la percorrevano in 6 file parallele nelle sole ore di punta. E quella da cui vengono trasmesse dalle tv le immagini più impressionanti di distruzione, dove è crollato il cavalcavia che, in ora di punta, avrebbe potuto schiacciare centinaia di pendolari. L'hanno chiusa, assieme ad altre 3 «freeway», quella che conduce alla San Fernando Valley, la Interstate 5 e la Antelope valley Freeway. È molto peggio che se a Roma avessero chiuso il raccordo anulare ed entrambi i Lungotevere, a Milano le circonvallazioni e insieme gli accessi alla Milano-Torino, Milano-Laghi e Milano-Venezia. E come se ad un corpo vivente si bloccassero improvvisamente l'aorta, l'arteria femorale e quella inguinale. Si possono fare i by-pass che si vuole, ma il paziente resterà invalido a lungo. Ieri mattina chi voleva recarsi al lavoro a Los

angeles si è messo in cammino molto prima dell'alba, con le luci di posizione e gli anabbaglianti che illuminavano il cielo più di quanto 24 ore prima avessero fatto i bagliori degli incendi. Radio e tv trasmettevano in continuazione le indicazioni per i percorsi alternativi. Ma tutti, nella città più auto-dipendente del mondo sono rassegnati alla prospettiva di mesi e mesi di paralisi. A complicare le cose c'è il fatto che sono fuori servizio i semafori anche sulle grandi vie di comunicazione ancora percorribili. «Sarà un incubo assoluto per i pendolari», ha detto lapidariamente Joe McConnell del Metro Traffic Control, il locale colonnello Bernacca dei notiziari sul traffico per le principali reti radiofoniche e tv. Nessun'altra città degli

Stati Uniti, nessun'altra città al mondo è stata concepita, si è formata attorno all'automobile quanto Los Angeles. In auto si va a far la spesa, in auto si va al lavoro, in auto si fa visita agli amici, in auto si conquista la ragazza, in auto ci si ammazza nella sanguinosa guerra per bande nei quartieri ghetti dei neri e degli ispanici, è qui che hanno inventato il drive-in per and-

re al cinema e al McDonald's. Rodeo drive si chiama la strada dei negozi eleganti a Beverly Hills, anche nella toponomastica i concetti di corso e scuscio sono stati sostituiti da vocaboli che hanno invece a che fare con il volante e i pneumatici. È l'auto che ha fatto Hollywood. Ed è Hollywood che ha fatto dell'auto il simbolo della libertà americana, il posto delle fragole della cultura Usa, il protagonista immancabile di qualsiasi film, con l'inseguimento di auto che come scena madre supera statisticamente la ricorrenza del bacio. Di alternative non ce ne sono molte, perché sin dagli anni '20 e '30 la filosofia dell'automobile aveva prevalso sul trasporto pubblico. Per decenni il tallone d'Achille di Los Angeles, la «motor-mania», era stato denunciata in film (Da Chinatown con Jack Nicholson a Chi ha incastrato Roger Rabbit? la lotta per eliminare i treni e costruire autostrade è al centro della storia della città) e saggi. Architetti famosi e intellettuali come Lewis Mumford avevano

FEDERALISMO REGIONALISMO AUTOGOVERNO

Dal Mezzogiorno una proposta per unire l'Italia.

ore 9.30
presiede
Giulio Quercini
relazioni
Carlo Trigilia, Vincenzo Visco
comunicazioni
Giuseppe Cotturri,
Cesare Salvi, Isaia Sales
interventi
Gaetano Carrozzo, Vannino Chiti,
Ennio Corvaglia, Alfiero Grandi,
Giorgio Macciotta, Marco Minniti,
Antonio Napoli, Piero Salvagni,
Pino Soriero, Roberto Vitali, Walter Vitali.

ore 13.30
conclusioni
Massimo D'Alema

Bari, 21 gennaio 1994
Hotel Palace, via Lombardi 13

Direzione del Pds
Commissione problemi del Mezzogiorno
Commissione Enti locali
Unione regionale Pds Puglia