

Suicida per amore Lancia l'auto fuori strada

In un primo momento, mercoledì, era sembrato un incidente stradale, ma tra i rottami dell'automobile è stata trovata alcune ore dopo una lettera e la morte di una giovane bergamasca, Ilaria P., 23 anni, di San Paolo d'Argon, ha assunto per gli investigatori le caratteristiche di un probabile suicidio. Una lettera, si è appreso, in cui Ilaria ha scritto le sue delusioni d'amore. Tanto forti forse da farla cadere in una crisi che l'avrebbe spinta, secondo una ipotesi di lavoro degli investigatori, a lanciare l'automobile contro la cuspide del guard-rail che delimita la rampa d'uscita del casello di Dolo (Venezia) dell'autostrada «A4» Serenissima. Una decisione lucida, maturata giorno dopo giorno: una decisione - si apprende dagli investigatori - che la ragazza ha preso ormai al culmine della disperazione. L'impatto, violentissimo, Ilaria è morta all'istante ed è stata trovata seduta al posto di guida. Non aveva allacciato la cintura di sicurezza. Non c'era il benché minimo segno di una frenata sull'asfalto. La parte anteriore della vettura, una «Fiat Uno», incastrata sotto il guard-rail, è andata distrutta. La giovane, sempre secondo quanto si è appreso, s'era alzata di buon'ora con il desiderio di raggiungere la sorella ad Udine. Ma forse aveva già meditato di suicidarsi. Pare infatti che la lettera sia stata scritta prima di entrare in autostrada al casello di Dalmine, il più vicino al suo paese. Due ore dopo è avvenuto l'incidente. A Mestre sono attesi i genitori della ragazza, mentre il pm Veneziano Michele Dalla Costa ha avviato un'inchiesta. La lettera è stata scritta in corsivo e con una penna a sfera. La giovane, secondo quanto si è saputo, avrebbe chiesto scusa ai genitori per non essere stata una figlia modello, poi avrebbe rivolto parole d'affetto ad alcuni amici e infine usato frasi di condanna per il comportamento di un giovane, indicato con il solo nome di battesimo. Nella lettera, la ragazza attribuirebbe a quest'ultimo le cause del suo malessere. La polizia stradale, che sta svolgendo le indagini, si reccherà presto nel paese di Ilaria per sentire gli amici della giovane. Tra loro, forse, l'ex fidanzato: che potrebbe fornire un quadro più preciso della vicenda.

Incendio a palazzo Chigi, l'impianto elettrico non è a norme Ue. Salva la scrivania che fu di Mussolini

Distrutto dal fuoco lo studio di Prodi

«Ma il mio ulivo bonsai si è salvato»

Le fiamme hanno invece distrutto una tavola di una Madonna di grande valore e hanno messo fuori uso le linee telefoniche, comprese quelle «rosse». L'incendio sarebbe stato provocato da un corto circuito dovuto a computer rimasto acceso.



La finestra annerita dello studio di Prodi

Toiati/Ansa

ROMA. Una poltrona incandescente quella di Romano Prodi. Non per le vicende legate alla stabilità del suo governo ma nel senso letterale del termine. È andata a fuoco, con le altre suppellettili che arredavano lo studio del presidente, l'altra notte, poco dopo l'una a causa di un improvviso incendio scoppiato proprio nel cuore di palazzo Chigi. Lì al primo piano, nel lato che affaccia su via dell'Impresa. E le cui tracce ora anneriscono la facciata in attesa di un pronto restauro. Della stanza di lavoro del presidente non si sono salvate le tappezzerie in stile classico, sedie e poltrone, tavolini. Tutto materiale altamente infiammabile. E meno male che un arazzo del Cinquecento era stato mandato al restauro qualche giorno fa. Saltati tutti i supporti elettronici, i computer, i centralini delle linee telefoniche, anche quelle rosse che consentono al Capo del Governo di parlare, al momento del bisogno, con i potenti di casa nostra e del mondo. In fumo anche alcuni quadri, tra cui una Madonna di valore ed il grande lampadario di Murano. Dell'arredo si è salvata solo la scrivania del premier, un mobile pesante, intagliato, in noce. È un po' il simbolo del potere

a Palazzo Chigi. Nel ventennio fu usata da Benito Mussolini, ha resistito alla guerra, a più di cinquanta governi repubblicani di cui, al momento, per durata quello di Prodi è al tredicesimo posto. Un numero fortunato per un presidente che con la fortuna, com'è noto, ha una simpatica consuetudine. Solo per un caso, infatti, i danni dell'incendio non sono stati maggiori. Se l'allarme non fosse stato sollecito e altrettanto non fosse stato l'intervento dei vigili del fuoco l'incendio non avrebbe distrutto il solo ufficio di Prodi. Sulle cause del disastro sta indagando il Pm Pasquale Lapadula. Da escludere il dolo, sotto accusa potrebbe essere il surriscaldamento di un computer lasciato acceso al termine del lavoro. Ma c'è anche da dire che l'impianto elettrico di Palazzo Chigi è l'unico tra i palazzi del potere a non essere a norma Cee. E neanche la rete telefonica interna è delle migliori. Per parlarsi da un'ala all'altra è più difficile che chiamare dall'esterno. Una buona prova, invece, l'hanno data i vetri antiproiettile. Non sono esplosi per il calore, non hanno ceduto ai picconi dei pompieri che sono stati costretti ad intervenire con gli idranti dal-

l'interno. In cinque minuti tutto era finito. Ma dentro la stanza, oltre la scrivania, tra i tizzoni di quelli che erano gli arredi presidenziali c'era anche il bonsai di ulivo, dono dei militanti, che Prodi teneva in bella mostra proprio sul suo tavolo di lavoro. «Vuol dire che la coalizione va bene» ha commentato sorridendo il premier che è stato avvertito nella notte a Bologna, dove si trovava per l'incontro con il suo collega spagnolo, Aznar, di quanto stava accadendo a Roma. Nel pomeriggio di ieri, al rientro nella capitale, Romano Prodi ha voluto verificare di persona i danni, accompagnato dal vicepremier, Walter Veltroni e dal sottosegretario alla presidenza, Enrico Micheli. Una visita veloce. Per poi tornare al lavoro. Nella stanza vicina a quella andata a fuoco e che di norma è occupata da una segretaria. Già ripristinati i collegamenti normali e speciali, tutto a regime, Prodi si è seduto al suo provvisorio tavolo di lavoro. Meno storico di quello che ha rischiato di andare in fumo, ma anche se meno nobile, più ampio. Per qualche giorno toccherà arrangiarsi.

Marcella Ciarnelli

Il ministro Costa apprende il sì del Consiglio dei Lavori pubblici dai giornali: «Nessuno mi ha avvertito»

Stretto di Messina, al via il progetto del ponte

Rivolta ambientalista: «Opera inutile e costosa»

Aurelio Misiti annuncia il consenso degli esperti all'opera che costerà 8mila miliardi. Un cavo di un metro di diametro reggerà un ponte lungo tre chilometri. Manconi: «Pericoloso costruire nella zona a più alto rischi sismico d'Italia. Meglio investire sulle Fs siciliane».

ROMA. Il ministro dei Lavori Pubblici Paolo Costa non deve aver gradito di dover essere informato da un giornale dell'imminente «via libera» del governo all'annoso progetto del ponte sullo Stretto di Messina: «Che ormai sia tutto definito lo apprendo anch'io dalla stampa: per quanto mi riguarda devo ancora riceverne comunicazione in termini formali». Un quotidiano romano annunciava per il 10 ottobre prossimo il via ufficiale al progetto nonché la sua presentazione proprio ieri al congresso degli ingegneri da parte del presidente del consiglio superiore dei Lavori Pubblici, Aurelio Misiti. Appena circolata la notizia non si è fatta attendere la risposta dei Verdi e degli ambientalisti. «Leggo che tra un mese il consiglio superiore dei Lavori Pubblici dovrebbe comunicare il nulla osta alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina. Dunque si considera come decisione presa e cosa fatta la realizzazione di un'opera pubblica che costituirebbe il più gigantesco e protratto monumento allo spreco». È quanto ha dichiarato il portavoce dei Verdi Luigi Manconi che ha aggiunto che «tutto ciò non sta né in cielo, né in terra». Continua ironizzando Manconi: «La decisione dovrà essere del governo e se sarà un sì Prodi e Burlando dovranno spiegarci che senso ha realizzare un ponte a prova di bomba atomica in una delle aree a più alto rischio sismico d'Europa e in una zona del paese do-

ve la rete dei trasporti è tutt'ora da terzo mondo». Sarcastico anche il commento di Legambiente: «Come una tassa a cui non si può sfuggire torna puntualmente il tormentone del ponte sullo Stretto. Un'opera costosissima i cui criteri e le cui fonti di finanziamento restano avvolti nella nebbia». Senza mezzi termini anche la reazione del WWF. «A fronte degli innumerevoli svantaggi sia dal punto di vista economico, sociale, turistico e soprattutto ambientale - sottolinea l'associazione - il ponte, in termini di trasporti, è assolutamente inopportuno. Se una parte degli ottomila miliardi previsti per la sua realizzazione venissero impiegati per migliorare alcune infrastrutture stradali quali l'autostrada Messina-Palermo o le ferrovie siciliane ancora a binario unico, si otterrebbero migliori risultati». «Per raggiungere Palermo da Milano o da Roma - prosegue il WWF - con il ponte sullo Stretto si risparmierebbe appena un'ora, mentre se ne risparmierebbero almeno due se fosse realizzato il raddoppio ferroviario Messina-Palermo o se fosse completata l'autostrada sulla stessa direttrice. Prudente ovviamente la reazione espressa da Aurelio Misiti che ha preferito non sbilanciarsi, ma nemmeno ha smentito la notizia. «I protagonisti di questa grande opera pubblica - ha detto - sono le Regioni Calabria e Sicilia; in un secondo tempo lo stato dovrà intervenire per

dare il suo assenso». A firmare il progetto è un gruppo italo-americano e il 19 ottobre, ha confermato ancora Misiti, il piano di costruzione verrà presentato presso la fondazione Usa-Italy di Washington, che si sta facendo promotrice della ricerca di fondi, alla presenza del presidente degli Stati Uniti, Bill Clinton. Secondo il presidente del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, alla costruzione di questo ponte occorreranno otto anni oltre ai due anni di progettazione esecutiva, avviata già nello scorso mese di maggio. Il costo sarà alla fine di 8.000 miliardi poiché la stima iniziale di 6.500 risale al 1992. Il progetto esecutivo costerà invece 400 miliardi. La campata sarà retta da quattro funi, della sezione di un metro di diametro. La parte centrale del ponte ospiterà la ferrovia per un transito previsto di 200 treni al giorno; mentre le due parti laterali saranno occupate dalle carreggiate stradali per un traffico presumibile di 4.500 veicoli l'ora per ciascun senso di marcia. D'accordo senza riserve con il progetto è invece la Uil. «Occorrono interventi pubblici e privati nell'area dello Stretto, ritenuta il più grosso potenziale del Mezzogiorno», ha detto Pietro Larizza nel corso di un convegno organizzato dalla Uil di Catania. «Riguardo al ponte - ha concluso il segretario della Uil - sono un accanito sostenitore. Fare il ponte è possibile, ci vuole solo la volontà.»

Una sola campata sospesa a 376 metri

ROMA. Un ponte a una sola campata lunga 3,3 chilometri, due torri alte 376 metri, un tipo di impalcatura che viene già denominata «impalcato tipo Messina» perché minimizza l'impatto del vento: questo progetto è la soluzione cui si è arrivati dopo anni di dibattito prima sull'opzione ponte-tunnel sottomarino, poi ponte-tunnel sospeso sul fondo marino, infine ponte ad una o più campate con una stima di otto anni di lavori per la realizzazione. Un dibattito, quello sul Ponte sullo Stretto che si è snodato nell'arco di un quarto di secolo, dal lontano 1971, anno in cui fu varata la legge istitutiva della società «Stretto di Messina» (che però nacque solo 10 anni dopo, in ambito Iri). Da allora, parallelamente al procedere degli studi di fattibilità sulle varie opzioni, si è andati avanti con le necessarie convenzioni (Anas e Ferrovie), fino ad arrivare al progetto definitivo che la «Stretto di Messina» consegna l'ultimo giorno del '92. L'ultimo parere è quello atteso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici che da tempo sta esaminando il progetto. La dura opposizione degli ambientalisti al progetto è fondata sulla complicatissima realizzazione di un ponte in un'area soggetta a terremoti, con un «movimento» continuo delle due superfici che si intendono collegare e con un dispendio di denaro gigantesco, impiegabile in opere di infrastrutturazione di più immediata utilità. I soli studi compiuti sino ad ora ed il progetto di fattibilità sono costati oltre 140 miliardi di lire ed hanno prodotto centinaia di chili di faldoni, disegni e prospetti. Lo scorso luglio la Commissione dell'Unione europea inviò un avviso motivato all'Italia indicando che la concessione relativa al Ponte costituiva una violazione degli articoli 52 e 59 del Trattato di Maastricht in quanto escludeva le imprese non italiane dall'ottenere la concessione o dall'averne una partecipazione azionaria nell'impresa.

America's Cup

«Prada» la vela italiana del 2000

DALL'INVIATO

PUNTA ALA (Grosseto). Ricordate il bompreso? È quell'arnese (quel palo posto a prua in grado di aumentare la superficie velabile esposta al vento, necessario per accelerare certe manovre) che durante l'America's Cup a San Diego fece arrivare alle vie legali «New Zealand» e il «Moro di Venezia». In quei giorni gli italiani erano diventati tutti grandi navigatori e parlavano di virate, strambate, bolina e genoa ai pari dei soci degli yacht club perennemente abbronzati e con le giacche doppio petto coi bottoni d'oro. Bene, quei momenti, quelle emozioni, quelle notti insonni che ci propinnavano mare, sole, barche e aiutanti giovanotti, mentre da noi faceva un freddo cane, torneranno. La sfida italiana per l'America's Cup del 2000, che si svolgerà ad Auckland in Nuova Zelanda, è stata lanciata. Dalla Prada, una griffe di abbigliamento nota in tutto il mondo. Ma sarebbe meglio dire che si tratta una sfida da «Maledetti toscani». Sì, perché c'è tanta Toscana in questo progetto che ha scoppiato ambiziosi.

Anzitutto Patrizio Bertelli, aretino e marito di Miuccia Prada, che è l'ideatore, il promotore, la testa pensante della sfida, che è anche l'amministratore delegato del gruppo Ipi, che produce e distribuisce il marchio Prada. Poi il responsabile delle basi operative, Antonio Marai, che è di Seravezza in provincia di Lucca, il fiorentino Leonardo Mazza, uno dei componenti (sicuri) dell'equipaggio. E ancora tre che vorrebbero diventarci: Vieri Mannucci, Roberto Sinibaldi e Gianluca Ursi. Ma soprattutto perché la sfida sta muovendo i suoi primi passi a Punta Ala, dove le condizioni climatiche di vento e di mare sono moltosimili a quelle del campo di gara e dove da un mese e mezzo, al Molo Foraneo, c'è la base operativa della Prada Challenge 2000 e fanno la loro bella mostra (vigilantissimi giorno e notte) due scafi acquistati per gli allenamenti: «Kanza» e «America 3».

Patrizio Bertelli recita alla perfezione il ruolo di padrone di casa. Parla di scommessa, di abbinamento fra moda e sport, di investimento finalizzato ad un progetto e, da uomo che «non deve chiedere», sbandiera senza mezzi termini gli obiettivi: «Vorremmo arrivare in semifinale». Poi ricorda com'è nata l'idea della sfida italiana. «Eravamo a metà febbraio quando nello studio di German Fres (progettista argentino di tante barche da regata, ndr) lui mi disse: «Lei sarebbe l'uomo giusto per la Coppa America». Anche senza rispondergli dentro di me avevo già detto sì. Poi il 10 maggio c'è stata l'ufficializzazione e oggi siamo qui. Adesso ci attendono più di due anni di duro lavoro... Perché alla fine la differenza la fanno i dettagli... Non poteva mancare la curiosità sul costo dell'operazione. E Bertelli, senza batter ciglio, risponde: «Trenta milioni di dollari, tutti a carico di Prada».

Le due barche che parteciperanno alla sfida sono ancora in fase di progettazione. «Tra poco sceglieremo anche il cantiere...».

Franco Dardanelli

Prestina, NO

Festa

97

Nazionale
l'Unità
Reggio Emilia

28 Agosto - 21 Settembre

Sostieni la democrazia. scegli il quattro per mille. Una festa Avvenire di Unica pub sottosce. il quadro per il c. anti

Domenica 14 settembre

Intervista a:

Violante

Martedì 16 settembre

Intervista a:

Veltroni

Tutte le sere dibattiti, spettacoli, mostre e incontri. Il programma della Festa su Internet: <http://www.festaunita.pds.it>