

Martedì 10 febbraio 1998

14 l'Unità

LE CRONACHE

Napoli, guerra tra i clan Due morti e tre feriti

Due persone sono state uccise e altre tre sono state ferite in una sparatoria avvenuta ieri sera a Napoli. Il fatto si è verificato intorno alle 20,00 in via Filippo Maria Briganti, una strada tortuosa che dalla zona di Piazza Carlo III arriva sino all'ingresso dell'aeroporto militare di Capodichino. Le vittime sono state portate tutte all'ospedale Nuovo Pellegrini. Sul posto polizia e carabinieri per ricostruire la dinamica della sparatoria ed identificare le vittime. Si è trattato di un agguato camorristico in grande stile. Le vittime, forse tutte appartenenti al clan Contini, uno dei più potenti della città, si intrattenevano all'interno del bar Marino di via Filippo Maria Briganti, quando ha fatto irruzione il «commando di morte» che ha sparato all'impazzata. Sul pavimento sono rimasti privi di vita i pregiudicati Ciro Varriale, 40 anni, ed Emanuele Grasso, 32 anni (i nomi delle vittime però non sono stati confermati ufficialmente). I feriti sono Alfredo De Feo, 29 anni, Antonio Imperato, 37 anni, e Salvatore Voltero, 32 anni.

L'allarme da un cellulare alle dieci di sera. La Guardia costiera salva otto uomini, tre donne e tre bambini

A picco il gommone dei disperati Cinque albanesi muoiono a Brindisi

Notte da incubo in Puglia: centinaia a rischio per il mare in tempesta

DALL'INVIATO

BRINDISI. Un urto violentissimo nella notte di pece in mezzo al Canale di Otranto. È cominciata così quest'ennesima tragedia della disperazione albanese che ha allungato di cinque vittime (e due o tre dispersi) il terribile elenco dei morti nel mare che si stende tra Puglia e Albania. È accaduto perché grazie a qualche ora di bonaccia, dopo una settimana di mare forte che aveva incagliato gli affari e i viaggi, i trafficanti hanno scatenato una specie di arrembaggio della nostra costa. Non a caso lunedì mattina sono stati intercettati in Puglia gruppi di clandestini albanesi per un totale di quasi cento persone.

Il gommone del disastro, un due motori di nove metri che procedeva velocissimo, ha sbattuto contro un bidone un tronco o chissà cosa otto miglia a nord di Brindisi e s'è spaccato a metà. Uno dei due «siluri» al momento dell'impatto è scoppiato afflosciandosi di botto. Gli albanesi (forse sei) seduti lì sopra sono finiti in acqua senza neanche accorgersi di quel che stava accadendo. Chi non è schizzato via s'è aggrappato

all'altro «siluro» sperando nei soccorsi per evitare una morte atroce. Secondo la ricostruzione di Giovanni Bisio, comandante della guardia costiera di Brindisi, erano le dieci di domenica sera e il gommone era salpato da Valona due ore prima.

Gli otto uomini, le tre donne e i tre bambini, tirati in salvo tra l'una e le tre della notte tra domenica e lunedì, devono la vita a un cellulare. L'allarme è partito da un telefonino un po' dopo le dieci, con uno squillo anonimo all'167.090.090 il numero verde della guardia costiera. La telefonata da Roma è stata smistata a Brindisi dove Nicola Attanasio, il sottotenente di turno al porto, ha cercato di capire la fondatezza della notizia. Il telefonista ha tagliato corto con uno stratagemma tanto efficace quanto cinico «ha avvicinato l'apparecchio - racconta Anastasio - a donne e bambini che urlavano e piangevano in preda al terrore con sullo sfondo il rumore del mare». Meno di due ore dopo, nonostante il cattivo tempo, sono arrivati i soccorsi e, per 14 dei clandestini, la salvezza. Ieri il lavoro è proseguito con elicotteri, mezzi della Guardia costiera e della Marina. Da Otranto è

I PRECEDENTI	
31 dicembre 1992 - Otranto.	Imbarcazione con 11 persone contro una scogliera: uno degli albanesi salvo, altri 10 dispersi.
12 ottobre 1994 - Canale di Otranto.	Affondano due imbarcazioni: 38 immigrati albanesi sono tratti in salvo, 11 dispersi, 2 morti.
10 settembre 1995 - Salento.	Prende fuoco e affonda un gommone con 28 clandestini albanesi a bordo: tre morti, nove dispersi.
30 novembre 1995 - Santa Cesarea, Lecce.	Affonda un gommone con 24 clandestini albanesi: due annegati, 17 i dispersi.
28 marzo 1997 -	Nave albanese affonda dopo una collisione con la corvetta «Sibilla». 34 persone salve, 56 morti.
21 novembre 1997 - Brindisi.	Soccorso un gommone di clandestini albanesi. 11 superstiti, 5 morti e 11 dispersi.

arrivata anche una «ogni-tempo», una motovedetta praticamente inaffondabile per quanto il mare è particolarmente burrascoso. Sono stati recuperati i corpi senza vita di una ragazza giovanissima e di un uomo. Altri tre corpi sono stati avvistati ma è stato impossibile recupe-

rarli. Questa mattina, mare permettendo, riprenderanno le ricerche. Drammatico il racconto degli scampati. Isa Isai, ripescato con tutta la sua famiglia - la moglie Alma e i figli Marsida e Asi, di undici e sette anni - ha temuto «che saremmo morti tutti. Siamo stati in acqua ore,

abbracciati e piangendo. Non avevamo la certezza che arrivassero i soccorsi». Isa è ricoverato con il figlio Asi nel reparto grandi ustionati perché le fiamme del motore li hanno colpiti, non gravemente, alle gambe. Quanto gli rimproverano di aver rischiato di distruggere l'intera sua famiglia risponde: «Non sarei scappato da Valona se avessi avuto la possibilità di lavorare e mangiare. In Albania non si può più vivere anche se voi non ci credete. Le finanziarie mi hanno rubato tutto e il poco che mi era rimasto l'abbiamo investito in questo viaggio. Non possiedo più nulla».

Chi ha telefonato salvando la vita ai quattordici albanesi? Su questo è mistero fitto. Forse tra gli scampati ci sono anche gli «scafisti», almeno il telefonista.

Un'altra versione illumina le regole ignobili che imperversano sul mare tra trafficanti: un altro «signore dei gommoni» si sarebbe avvicinato al relitto ormai semiaffondato ma anziché portare aiuto si sarebbe limitato a telefonare alla guardia costiera dileguandosi subito dopo per non compromettere il proprio carico (e i quattrini). Questa secon-

da tesi viene rafforzata dai sopravvissuti che giurano sulla morte degli «scafisti», ingoiati dall'Adriatico per primi al momento dell'incidente.

Il ministro Napolitano ha ribadito la necessità di «contrastare l'infame traffico di esseri umani» definendo i viaggi degli albanesi non della speranza «ma della disperazione e dell'avventura». Napolitano s'è augurato la rapida approvazione al Senato della legge sull'immigrazione che disciplina in modo equilibrato i flussi e «tende a rafforzare gli strumenti di contrasto contro lo sfruttamento criminale dei flussi migratori e dell'immigrazione clandestina».

Sulla responsabilità dei trafficanti ci sono pochi dubbi. La giornata di ieri dimostra anche i collegamenti organici con ambienti pugliesi: molti degli albanesi intercettati (e in parte già rimpatriati) sono stati sorpresi su auto italiane mentre venivano accompagnati presso le stazioni ferroviarie, evidentemente metterli sul treno è compreso nella tariffa che viene pagata in Albania.

Aldo Varano

Secondo l'ultima ricostruzione il disastro sarebbe stato provocato da un errore dei marines a bordo

«Aiutateci, precipitiamo»

Strage della funivia, registrate le parole del pilota alla torre di controllo

DALL'INVIATO

TRENTO. «Torre di controllo, emergenza... Emergenza... Preparate la pista per un atterraggio di emergenza. Abbiamo dei problemi... Siamo in avaria, rischiamo di precipitare. Aiutateci a venire giù che altrimenti qui ci lasciamo la pelle». Sono le prime, concitate parole pronunciate dal capitano Richard Ashby pochi minuti dopo che il suo Prowler aveva tranciato il cavo della funivia del Cermis. Il servizio di controllo era già allertato. Nel momento dell'impatto, avvenuto in una zona d'ombra per le comunicazioni audio, il pilota aveva infatti azionato il sistema di segnalazione elettronica di allarme. Nelle sue prime parole (così poco consona allo spirito dei marines), appena uscito dal cono della Marmolada, non c'è

menzione per la cabina precipitata nella neve, con il suo carico di morti. L'impressione, in chi ha ascoltato le registrazioni, è che i militari fossero preoccupatissimi per la propria salvezza e non si fossero neppure accorti di quanto era realmente accaduto: un impatto violento e, contrariamente a quanto si credeva fino ad oggi, praticamente frontale, come contro lo spigolo di un muro. Il jet avrebbe insomma urtato il cavo senza fare alcuna manovra per evitare l'impatto; probabilmente il capitano Ashby e i suoi uomini, lanciati ad oltre 700 chilometri all'ora ad un'altezza di appena 80 metri da terra, non l'hanno visto. E dire che nella mappa in dotazione all'equipaggio, sequestrata dai carabinieri su ordine della magistratura di Trento, la funivia del Cermis è chiaramente indicata e «sottolinea-

ta» da due «M» tracciate a matita. Questo, tra l'altro, smentisce le dichiarazioni del difensore dei quattro piloti, l'avvocato Bruno Malattia, che ieri aveva rilanciato l'ipotesi secondo cui sulle carte l'impianto non era segnato.

L'ipotesi dell'errore umano, ovvero di un volo troppo basso rispetto alle indicazioni ricevute e alle più elementari norme di sicurezza, è dunque ormai l'unica restata sul tappeto dopo che i periti hanno escluso sia il guasto tecnico che la volontà dei piloti di dare vita ad un tragico gioco. Sono arrivati a questa decisione dopo avere ascoltato le bobine in cui sono stati registrati i dialoghi fra il pilota e la torre di controllo di Aviano: uno ogni dieci minuti a partire dalle 14.26. Poi, dopo le 14.56, quel black out di circa 18 minuti legato alla con-

formazione del terreno. Infine il drammatico «may day».

C'è una zona, in val di Fiemme, dove radar e radio non riescono ad arrivare: l'ideale per esercitazioni «particolari», come quella di sfuggire al controllo degli impianti radar. Proprio quello che - a questo punto appare certo - il Prowler stava tentando.

E ancora. Il Piano di volo prevedeva il passaggio nella valle, anche se un centinaio di metri più in alto. Semplice imperizia o c'è qualcosa d'altro? La strumentazione radar in dotazione all'aereo era contenuta in due «siluri» assicurati sotto la plancia. Uno si è staccato nell'urto ed è stato rinvenuto vicino a Casalese. Non sembra che al suo interno fossero contenute apparecchiature particolarmente sofisticate.

Siamo dunque di fronte ad una del-

le più belle valli alpine trasformate da anni in un palcoscenico su cui mettere in scena simulazioni di guerra elettronica, con i piloti intenti a superare sé stessi ed i radar, anche a costo di volare a velocità supersonica sulla testa della gente, fra le piste da sci... Secondo alcuni dei documenti sequestrati dalla Procura di Trento, la rotta seguita dall'aereo dei marines americani era dunque sostanzialmente corretta, molto vicina a quella segnalata nel Piano di volo con tratto di pennarello largo circa due millimetri. Il contrasto con le dichiarazioni del Ministero della difesa italiano, che ha sempre insistito sulla irregolarità della rotta seguita, è evidente. Una rotta standard, dunque, in cui i «turning point» segnalati (ovvero i punti di passaggio obbligati) sono Aviano, Brunico, Ponte di Legno, il Lago di

Garda, Riva del Garda, la Marmolada e nuovamente l'aeroporto di Aviano. Solo che il pilota, questa volta, nell'affrontare il lungo cunicolo della valle di Fiemme ha sbagliato a calcolare l'altezza e si è tenuto una cinquantina di metri più in basso rispetto alla norma. Ed è stata la tragedia. Una tragedia annunciata, vista la frequenza con cui gli aerei si lanciavano, con cadenza praticamente quotidiana, nella valle.

A questo punto la ricostruzione di quanto accaduto in quel tragico martedì è quasi definitiva.

Alle 15.10 il Prowler del capitano Hasby, pilotato «a vista», plansulla valle di Stramentizza, lo attraversa ad un'altezza di 30 metri e poi risale per la valle girando verso destra. Alle 15.12 c'è l'impatto con i cavi della funivia. Il veivolo, nonostante i due

squraci sull'ala destra ed una profonda ferita all'altezza del timone, prosegue la sua corsa. Perde carburante. Viene lanciato prima l'allarme elettronico e poi, non appena la radio lo consente, quello vocale. Sono le 15.21. La torre di controllo di Aviano prende in mano la situazione e predispone un atterraggio manuale. Il Prowler tocca terra alle 15.30. Gli aviatori, temendo un'esplosione, fuggono in fretta e furia, non senza avere prima disinserito, danneggiandolo irrimediabilmente, il mission recorder (ovvero la scatola nera). Nella cantinazione - e forse anche per la paura, come è testimoniato dai dialoghi - uno dei quattro si procura anche una distorsione ad una caviglia. Attualmente è ingessato.

Pier Francesco Bellini

Prezzo fantastico per le stanze di contrada Pollara, a Salina, dove è ambientato il film dell'attore e regista scomparso

Due miliardi per la casa del «Postino» di Troisi

Ma per ora non si trova un acquirente. Se ne sono interessati, pare, Robert De Niro e Massimo Lopez, ma il proprietario non concede sconti.

ROMA. Di solito non è un grosso affare «prestare» casa a una troupe cinematografica: te la restituiscono più o meno devastata dopo qualche mese e non è detto che paghino i danni. Ma nel caso del *Postino* rischia di diventare un colossale investimento, addirittura miliardario.

È così che una misera casetta a un piano dall'intonaco dipinto di rosa con un giardino panoramico che dà sul mare e piante grasse sui davanzali è ufficialmente in vendita per la modica cifra di due miliardi. Manco fosse un attico a piazza Navona.

Probabilmente nessuno l'avrebbe neppure notata, quella casetta in contrada Pollara, a Salina, essendo simile se non identica a tante altre costruzioni delle Isole Eolie.

Se non che il regista Michael Radford l'ha scelta come residenza del poeta in esilio Pablo Neruda nell'ultimo film di Troisi. E l'ultimo film di Troisi è diventato un caso italiano e poi internazionale: per la morte del protagonista giusto alla fine delle riprese, per la candidatura all'Oscar, per il grande successo avuto ovunque, cosa rara per un film (quasi) italiano. Che ha regalato anche a Maria Grazia Cucinotta, impegnata nel piccolo ruolo della fidanzata del

postino, enorme popolarità e addirittura l'appellativo di nuova Loren.

Morale: quelle quattro mura in cima alla collina a cui il portalettere Mario Ruoppolo recitava quotidianamente la posta del poeta arrancando sulla sua bicicletta, e ricevendo in cambio lezioni di politica e letteratura, sono diventate - ma la cosa non deve sorprendere in un'epoca in cui, dopo tutto, l'immagine è molto più richiesta del valore d'uso - meta di un pellegrinaggio consistente e ininterrotto, specialmente nei mesi estivi.

Qualcuno di quei turisti, magari, ha anche chiesto se fosse in vendita e il proprietario del grazioso ma modesto immobile, che risponde al nome di Giuseppe Cafarella, si è fatto rapidamente furbo. Ha capito di avere per le mani un business favoloso persino in tempi di mercato immobiliare in crisi e lire per metroquadrato in rapida discesa. Senza neanche bisogno di ristrutturare, anzi con una sorta di vincolo edilizio-morale: perché è chiaro che chi compra la «casetta di Neruda», vuole che sia esattamente come si vedeva nel film.

Data la cifra, l'emozione non è alla portata di chiunque. Pare infatti che, tra gli altri, si sia fatto avanti pure Bob

De Niro, deciso evidentemente a passare almeno una parte del suo tempo in quel rustico così romantico (ma poco di rappresentanza) invece che in una qualsiasi villa hollywoodiana con piscina a forma di cuore. Per ora non se ne è fatto niente. E anche il divo nostrano Massimo Lopez, che aveva offerto «appena» un miliardo, ha avuto risposta negativa dall'accorto signor Cafarella.

Che non vuole scendere neppure di una cinquantina di milioni dalla cifra che ritiene giusta a far diventare vita quotidiana il sogno materializzato dal cinema.

E così la transazione miliardaria non si è ancora concretizzata ma la gente di Salina la dà per certa ed imminente. E chissà che non vinca la gara qualche imprenditore fantasioso, possibilmente straniero: la spartana abitazione in rosa potrebbe diventare un piccolo hotel esclusivo per ricchi americani dove passare un paio di notti indimenticabili tra i tramonti isolani e il condimento intellettuale, che non guasta, dei fantasmi evocati dal romanzo di Skarmeta prima e dal film di Troisi poi. Proprio come in un disneyworld per adulti.

Cristiana Paternò



Troisi e Noiret nel film «Il postino»

FILLEA CGIL NAZIONALE

Costruzioni e legno

Il lavoro nelle costruzioni Conferenza nazionale

Cosa, come, per chi costruire?

Carla Cantone
Segretario generale Fillea CgilPier Luigi Bersani
Ministro dell'IndustriaAntonio Bargone
Sottoseg. Min. Lavori PubbliciSergio Cofferati
Segretario generale Cgil

Contributi delle Università e della Ricerca, di esperienze imprenditoriali ed ambientaliste

Roma, 10 febbraio 1998 ore 9.30 - 17.00

Centro Congressi Frentani - Via dei Frentani, 4

COMUNE DI STIGLIANO - (Prov. di Matera)

AVVISO

Il Sindaco del Comune di Stigliano, premesso che è stato pubblicato all'Albo Pretorico del Comune dal 03.11.1997 all'11.12.1997, sul BUR, sulla GAZZETTA UFFICIALE della REPUBBLICA ITALIANA e su 2 quotidiani a diffusione nazionale, avviso di gara per l'affidamento dei lavori di REALIZZAZIONE del COLLEGAMENTO STIGLIANO/BIVIO CRACO DI VARIANTE alla S.S. 103 per l'importo a base d'asta di L. 4.219.047.838.

INFORMA

1) che alla gara di licitazione privata, espertasi in data 11.12.1997 hanno partecipato n° 94 Dite; 2) che l'appalto è stato aggiudicato alla Ditta PINTO s.r.l. di Stigliano con sede in Stigliano, per l'importo di L. 3.011.978.251 al netto del ribasso d'asta del 26,61%; 3) la licitazione si è svolta con le modalità di cui all'Art. 21 - 1° comma della legge 109/94, come sostituito dall'art. 7 del D.L. 03.04.1995, n° 101, convertito con L. n° 216 del 02.06.1995, con il criterio del prezzo più basso determinato mediante offerta unica di ribasso, espresso in percentuale, sull'importo delle opere a misura, posti a base di gara ed individuazione delle offerte annuali con le modalità di cui al Decreto del 28.04.1997 del Ministero LL.PP. Stigliano, il 10 febbraio 1998

IL SINDACO: spennato dott. Antonio