

Sabato 17 aprile 1999

14

LE CRONACHE

l'Unità

◆ In una circolare interna le Fs invitano i conduttori a tenere «gli occhi aperti» sulle linee pugliesi. E adesso si indaga su altri episodi di teppismo

Eurostar deragliato. Allerta delle Ferrovie ai macchinisti

Paura sulla tratta Roma-Lecce dopo l'incidente. Il questore: «Una balordata. Ma niente allarmismi»

SILVIA BIONDI

ROMA Non voleva essere una strage. Nelle intenzioni di quelli che per venti minuti hanno accatastato sui binari di Trinitapoli blocchi e blocchi di cemento 40x15, più uno 25x25 incastrato obliquamente in uno scambio, tanto da fare deragliare la motrice dell'Eurostar 953 Roma-Lecce, non c'erano morti e feriti. Ed infatti non ce ne sono stati.

Ma l'incidente, avvenuto nel pomeriggio di giovedì nel foggiano, è un campanello d'allarme. Tanto che le stesse Fs hanno riflettuto a lungo, ieri, se fosse o non fosse il caso di adottare misure

straordinarie di sicurezza.

Alla fine, visti e considerati gli appelli del prefetto e del questore di Foggia, che invitano a non enfatizzare l'accaduto. Anche perché prima di dare l'allarme in modo serio, si cerca di capire la dinamica e possibilmente i motivi che hanno portato all'incidente di giovedì.

Le indagini sono appena iniziate e da una prima ricostruzione fatta dagli investigatori si pensa che siano almeno cinque le persone coinvolte nel deragliamento avvenuto a cento metri dalla stazione di Trinitapoli. I blocchi di cemento, di quelli utilizzati per la canalizzazione delle linee elettriche, sono stati disposti in modo tale da costituire un vero e proprio

trampolino. Molto materiale è stato macinato dal treno in corsa, che viaggiava a 180 chilometri orari, ma nonostante la brusca frenata di 700 metri la motrice è uscita dai binari. Dei due macchinisti,

IL PREFETTO DI FOGGIA

«Non ci sono elementi per pensare a un attentato finalizzato alla strage»

solo uno ha riportato qualche contusione. Illesi, invece, i circa 350 passeggeri che viaggiavano sugli otto vagoni dell'Etr 460.

Sia il questore, Sergio Visone, che il prefetto di Foggia, Gabriella

Concetta Sorbilli Lasco, sostengono che «non ci sono elementi, almeno per il momento, per pensare ad un attentato finalizzato alla strage». Per Visone, «pare essere una balordaggine».

Spiega, il questore, che «se si fosse pensato ad una strage certo non sarebbe stato scelto un rettilineo per posizionare il materiale sui binari». Bastava scegliere un tratto vicino ad una curva, così che la motrice, deragliando, avrebbe avuto molte possibilità di portarsi dietro gli otto vagoni. Per non parlare del fatto che quando si sono volute fare le stragi, sui treni, purtroppo sono riuscite.

Sono molto preoccupati, a Foggia, dell'allarmismo che si può ge-

nerare. Tra i tanti problemi pratici che la guerra nei Balcani sta scaricando sulla Puglia, c'è quello dei collegamenti. Gli aeroporti sono stati riaperti al traffico civile solo da poche ore, commercianti e categorie economiche sono molto preoccupati per il danno che già accusano e che si preannuncia più grave per la stagione estiva, se non si ferma la guerra. Il treno è uno dei pochi capisaldi della mobilità e se anche questo diventa a rischio la situazione non può che aggravarsi. D'altra parte questore e prefetto hanno anche il problema di evitare che l'allarmismo generi gesti emulativi, un po' come è accaduto quando hanno iniziato a tirare sassi dai cavalcavia delle au-

Il deragliamento dell'Eurostar Ferraro/Ansa



tostrade.

Ma al di là delle indagini sull'incidente ormai avvenuto e, per fortuna, senza esiti drammatici, le forze dell'ordine sono all'erta. Tutte le ipotesi restano in piedi, ma quella di una banda di ragazzini balordi è la più debole. I ragazzini, per quanto teppisti, di solito usano le pietre. Ed un Etr le pietre le sbriciola senza neppure accorgersene. Per costruire quella sorta di trampolino che ha sollevato l'asse della motrice, nonostante i macchinisti si siano accorti in tempo dell'ostacolo ed abbiano azionato il segnale di frenata rapida, si è messa al lavoro una squadra di delinquenti. Il che farebbe pensare ai contrabbandieri. In Puglia non è la prima volta che azioni del genere vengono compiute dai contrabbandieri, che bloccano i treni per creare vie di fuga ai convogli di camion che trasportano illegalmente le sigarette. Nel '98 si sono registrati cinque episodi del genere: a maggio massi e spranghe sono stati trovati all'ingresso della stazione di Brindisi; ad agosto, in due giorni, si sono registrati due episodi di lanci di pietre ed un «attentato» con massi sui binari nei pressi della stazione di Giovinazzo; a dicembre, blocchi di cemento sui binari alla periferia di Bari.

Ma la vera paura, quella di cui si fa fatica persino a parlare, è che ricominci la spirale degli incidenti che lo scorso anno fece pensare ad azioni di sabotaggio. Tanti piccoli incidenti, sempre senza morti e feriti, realizzati in modo tale che c'è un danno per l'azienda e per la sua immagine.

Galà per il Kosovo nel teatro fantasma

Bari, riapre a tempo il Piccinni. Ma i costi superano gli introiti

DALL'INVIATO JENNER MELETTI

BARI I muri della città annunciano la grande notizia: «Riapre il teatro Niccolò Piccinni». Riapre domani sera, con un «galà di beneficenza per i profughi del Kosovo», con il compositore argentino Luis Bacalov e l'orchestra sinfonica di Bari. Quasi non ci credono, i baresi. Vanno nella piazza del municipio, guardano il teatro che non si vede, perché ancora coperto da impalcature. «E riapre così conciatò?».

È come offrire una sorgente di acqua fresca a chi sta attraversando il deserto. I teatri pubblici, a Bari, sono ormai un ricordo: il Petruzzelli è bruciato, il Margherita è chiuso, l'auditorium Nino Rota non è agile. Ma adesso, come annuncia il giornale della città, ecco «l'evento». Si torna a teatro, inizia la «stagione sinfonica 1999». E la resurrezione del teatro è preceduta da un altro «evento»: il restauro della casa di via «Strettola di Fiscardo» dove nel 1731 nacque Nic-

colò Piccinni, compositore, e vi abitò solo fino ai quattordici anni, per non farvi più ritorno (per il restauro, 1.700 milioni di spesa).

«Galà per il Kosovo». Quale occasione migliore? Musica e solidarietà, in un teatro ritrovato, nel cuore di una città che è ai confini della guerra. Peccato - soprattutto per i baresi - che la verità sia un'altra. Il teatro ballerà una sola estate (per essere precisi, per un pezzo di primavera) poi verrà chiuso per anni.

Il Kosovo? Per il solo «galà» si spenderà molto di più di quanto sarà possibile incassare. Per tre o quattro serate (per ora, oltre all'inaugurazione, è prevista però soltanto una recita di Carmelo Bene) si è speso un miliardo (più mezzo miliardo fra progetti, consulenze, ecc.), del tutto inutilmente, perché il teatro dovrà essere rifatto di nuovo. Il vero motore dell'«evento» potrebbe essere la campagna elettorale che si sta avviando. Forse il sindaco pensa che l'annuncio di una «stagione sinfonica 1999» possa portare allegria e qualche

voto.

È davvero un giallo, la storia del Piccinni. Nato a metà dell'Ottocento, alla fine degli anni '80 viene chiuso perché non ci sono misure di sicurezza. All'inizio del 1991, la Commissione provinciale per i pubblici spettacoli dice che il teatro può riaprire, perché sono stati fatti alcuni lavori. Una data da ricordare: il 27 ottobre dello stesso anno brucia il Petruzzelli. La commissione - praticamente la stessa che ha dato l'agibilità al Piccinni nel 1991 - nel 1995 viene in buona parte rinviata a giudizio per il rogo del Petruzzelli, e forse per mettere le mani avanti sospende l'agibilità del Piccinni.

Angelo Pugliese, consigliere comunale, è il narratore del giallo del teatro. «La commissione che nel

1995 dice che il teatro si deve chiudere perché non sono stati lavori indispensabili alla sicurezza è la stessa che quattro anni prima aveva certificato che i lavori indispensabili erano stati eseguiti. Comunque, si deve chiudere, anche perché il Comune non si oppone alla commissione».

Per quattro anni il Piccinni resta sbarrato. Si prepara un progetto di ristrutturazione generale, che prevede all'inizio una spesa di tre miliardi ed è già arrivato a dieci. Nel gennaio 1998, Giuseppe Tatarella, presidente di An e assessorato alla cultura, decide che il Piccinni «deve» essere riaperto. Lavori per poche centinaia di milioni, e studio attento delle normative.

«Uno spiraglio» dice Angelo Pugliese - e poteva essere sfruttato. La normativa del 1996 prevedeva regole rigidissime per le nuove costruzioni, ma anche diciamo così norme più dolci per le vecchie costruzioni come il Piccinni. Ed erano possibili diverse proroghe, fino all'ottobre del 1999».

Si cambia l'impianto elettrico, di

potenziano i sistemi antincendio e di rifornimento idrico. I 200 milioni stanziati non bastano, si arriva a spendere un miliardo. Giuseppe Tatarella, per contrastare la commissione, chiama un esperto, Leonardo Corbo, ex direttore generale della prevenzione incendi del ministero dell'Interno. Questi cita un decreto del 19 agosto 1996 secondo il quale ai «locali esistenti per i quali sia stato prescritto parere favorevole ai fini dell'agibilità» non è possibile ritirare la stessa agibilità.

La commissione insiste e - i misterî continuano - il Comune non si oppone. «Insomma - dice Angelo Pugliese - il teatro non doveva essere chiuso, ed invece è stato fermato dal 1995 ad oggi. Ed oggi si riapre, per chiuderlo fra pochi mesi».

Si lavora per tutto il 1998, e la commissione torna a verificare. «Bravi, bravi, avete lavorato bene», dicono i commissari il 15 gennaio 1999, durante la visita al teatro, alla presenza di un Tatarella che minaccia di ricorrere all'Unesco se la



L'interno del teatro Petruzzelli il giorno dopo l'incendio Tranchina/Ansa

commissione darà ancora parere negativo. Ma il 7 febbraio Tatarella muore, e tutto torna in ballo. Il 17 marzo la commissione decide che il teatro non può riaprire. I lavori fatti non sono sufficienti. Si torna al vecchio progetto, quello già arrivato a dieci miliardi di spesa.

Terzo mistero. Come si può annunciare un «galà per il Kosovo» in un teatro che non ha l'agibilità? Si tira in ballo un parere del Consiglio di Stato, secondo il quale anche di fronte al parere negativo della commissione il prefetto può decidere diversamente per «motivi di urgenza e di pubblico interesse». È la decisione che si aspetta in

queste ore. «Dove siano urgenza e pubblico interesse - dice Angelo Pugliese - è difficile capire. Intanto è chiaro che un miliardo e mezzo sono stati buttati».

Si sono prese in affitto poltrone ignifughe, per i palchi. Si sono fatti lavori che per almeno due terzi risulteranno inutili, perché il nuovo progetto prevede un rifacimento completo. E per queste poche serate si spenderanno altre decine di milioni per garantire la sicurezza degli spettatori, con l'ingaggio di una società di Roma». In nome del Kosovo, naturalmente. Poi il Piccinni tornerà a dormire nella città dei teatri morti.

Benzene e rumore assediano le città

I dati del Treno verde di Legambiente: inquinamento in crescita

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA Il benzene non ha odore, non è visibile. Ma è onnipresente, nelle grandi città come in quelle piccole. Ed è uno dei peggiori killer in circolazione, capace di provocare, ad alte concentrazioni, un significativo aumento dei casi di leucemia: in Italia - calcola Legambiente sulla base dei dati raccolti dal suo Treno verde durante la campagna '99, l'undicesima della serie - da 17 a 246 ogni anno. La concentrazione massima di benzene nell'aria non dovrebbe superare, per legge, i 10 microgrammi per metro cubo. Ma i dati raccolti dai volontari che in occasione di ogni tappa del Treno verde hanno utilizzato un «radiello», uno strumento per la misurazione appunto del benzene nell'aria, dicono che nessuna delle città toccate quest'anno (Treviso, Milano, Asti, La Spezia, Parma, Firenze, Brindisi, Cosenza, Catania,

Isernia, Napoli e Roma) rispetta quel limite. Anzi: se nel migliore dei casi - Isernia - la concentrazione non supera i 20 microgrammi per metro cubo, a Catania si tocca quota 58,8, a Napoli 43,8, a Cosenza 42,8, a Brindisi 42,3, a Treviso 41,3, a Firenze 37,1, a Roma 31,7, a Milano 31,4.

I dati raccolti dal Treno verde non hanno la pretesa di essere scientifici: le rilevazioni sono troppo episodiche e influenzate da fattori contingenti, condizioni meteo, traffico ecc. Ma forniscono comunque un quadro ragionevolmente attendibile quanto meno delle tendenze. Che indicano, per esempio, una sostanziale riduzione dell'inquinamento da monossido

di carbonio, biossido di zolfo, ossidi d'azoto. Ma indicano anche una situazione allarmante per il complesso degli idrocarburi policiclici aromatici, che per esempio a Roma raggiungono i 2.280 microgrammi per metro cubo contro i 200 ammessi come massimo dalla legge. E resta sempre altissimo un altro inquinamento, spesso sottovalutato ma non per questo meno pericoloso: il rumore. Spesso non ci si sa neanche più caso, eppure il frastuono è lì, perennemente intorno a noi, a livelli intollerabili: anche di notte, quando nelle zone residenziali non dovrebbe superare i 55 decibel, arriva spesso a sfiorare i 75, vale a dire oltre 60 volte più forte del consentito, un urlo là dove non si dovrebbe sentire più di un sussurro.

Contro l'inquinamento atmosferico e acustico Legambiente ripropone la ricetta di sempre: potenziare il trasporto pubblico, soprattutto su rotaia, e scoraggiare il mezzo privato.

Che - come dimostrano ancora una volta i risultati dell'operazione tartaruga», una gara tra bicicletta, motorino, auto e bus su un percorso nel centro urbano - si dimostra anche il più lento, regolarmente battuto dalle due ruote. Un contributo alla lotta all'inquinamento potrà intanto venire dal decreto, firmato ieri dal ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, che consente agli enti locali e ai servizi di pubblica utilità di usufruire di «cofinanziamenti per l'acquisto di autoveicoli elettrici (65% del prezzo d'acquisto) e autoveicoli bifuel (10% del prezzo d'acquisto), per un ammontare complessivo di 118 miliardi di lire per il 1999 e il 2000». E lo stesso Ronchi chiede agli enti locali di anticipare (la legge prevede l'obbligo della mappatura delle concentrazioni entro il 31 maggio) la messa a punto di misure per ridurre le emissioni di benzene.

SUMMIT AL PENTAGONO

Cermis, ora nuove regole sui voli «L'ultima parola spetta all'Italia»

ROMA Il Cermis non deve ripetersi mai più: il ministro della difesa Carlo Scognamiglio e il collega americano William Cohen hanno adottato una nuova serie di regole per i voli militari Usa in Italia che impongono su queste attività la parola finale delle autorità militari italiane.

Le nuove regole, la cui adozione è stata siglata dai due ministri prevedono parametri più rigidi per le missioni a bassa quota sul territorio italiano. Innanzitutto esse saranno in larga parte consentite solo ad unità di stanza permanente in Italia, e dovranno ricevere l'autorizzazione delle autorità militari italiane, che a loro discrezione potranno decidere di bloccarle in ogni momento.

Unità temporaneamente inviate nelle basi italiane potranno svolgere questi voli solo nell'ambito di esercitazioni o attività che giustificano la loro presenza in

loco. Viene inoltre enfatizzata la responsabilità di un'«autorità americana designata» (un ufficiale detto Dusa), che garantirà la preparazione dei piloti Usa e sarà il responsabile delle informazioni necessarie ai piloti.

L'ammiraglio Usa Joseph Prueher, capo della parte americana della commissione, ha sottolineato che il principio fondamentale adottato è stato «ribadire, anche se non ce n'era ovviamente bisogno, l'assoluta sovranità italiana sul proprio spazio aereo sul proprio territorio». I piloti Usa, ha sottolineato, non dovranno raggiungere il livello di preparazione richiesto in Italia, ma dovranno giungere già preparati. «Abbiamo lavorato cercando un equilibrio tra le necessità dell'addestramento e i diritti dei cittadini», ha detto Prueher.

Dopo una lunga malattia, è scomparso ieri l'età di 83 anni il compagno

UMBERTO VIGNOLI già sindaco di Calderara di Reno, negli anni '50, e grande attivista politico. L'Unione comunale dei Democratici di Sinistra di Calderara di Reno nell'esprimere le più profonde condoglianze ai familiari non dimenticherà il grande impegno politico e sociale, che il compagno Umberto con abnegazione ha dato durante la sua lunga militanza. Calderara di Reno, 17 aprile 1999

Gianpaolo, Luca, Claudio, Simona, Valentina, Andrea, Urbano, Francesca salutano
STEFANO ROFFI ricordandolo con tanto affetto. Milano, 17 aprile 1999

ACCETTAZIONE NECROLOGIE
DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ dalle ore 9 alle 17 TELEFONANDO AL NUMERO VERDE 167-865021 OPPURE INVIANDO UN FAX AL NUMERO 06/69922588
IL SABATO, E I FESTIVI dalle ore 15 alle 18, LA DOMENICA dalle 17 alle 19 TELEFONANDO AL NUMERO VERDE 167-865020 OPPURE INVIANDO UN FAX AL NUMERO 06/69996465

