

L'incidente misterioso. Sulla stessa linea ferroviaria alcune ore prima era passato il leader Kim Jong-il Corea del Nord, scontro fra treni Morti e feriti sarebbero tremila

I convogli trasportavano materiale infiammabile. Pyongyang tace

Cinzia Zambrano

Chi ha assistito al disastro parla di un vero e proprio «bombardamento». L'esplosione è stata così violenta, da ridurre la stazione «in un cumulo di macerie», come se fosse stata appunto «bombardata». Enorme, da calamità naturale, il bilancio delle vittime: almeno tremila tra morti e feriti. A causare la sciagura, un disastroso incidente ferroviario nella Corea del Nord. Le cui autorità, però, in linea con la loro ossessione per la segretezza, non confermano né smentiscono. Stando a una tv e ad un'agenzia di stampa sudcoreane, due treni che trasportavano materiale altamente infiammabile si sono scontrati e sono esplosi a Ryongchon, una stazione ferroviaria a 20 chilometri dal confine con la Cina, lungo la linea che porta verso la capitale Pyongyang. La collisione sarebbe avvenuta nove ore dopo il passaggio di un convoglio speciale con a bordo il leader nordcoreano Kim Jong-il, di ritorno da un suo viaggio a Pechino, fino a ieri tenuto nascosto.

A riferire dell'incidente sono state per prima fonti cinesi, riprese poi dalla rete televisiva «Ytn» e dall'agenzia di stampa «Yonhap», entrambe sudcoreane, e confermate poi dal portavoce del ministero della Difesa di Seul. «Abbiamo ottenuto informazioni sicure su una enorme esplosione nei pressi della stazione di Ryongchon, ma non conosciamo né le cause, né l'entità dei danni, né il numero delle vittime». Altre fonti del governo sudcoreano, citate da «Ytn» hanno smentito almeno per ora, l'ipotesi di un attentato a sfondo politico contro Kim Jong Il. «Per quanto ne sappiamo, si tratta di un incidente, anche se di proporzioni colossali», hanno detto.

Stando alle notizie diffuse dai

Drammatico il racconto dei testimoni: la stazione ridotta a un cumulo di macerie come se fosse stata bombardata



media sudcoreane, lo scontro frontale è avvenuto verso le 14:00 ore locali, le 7 di mattina in Italia, nei pressi della stazione di Ryongchon coinvolgendo due convogli merci che trasportavano petrolio e gas Lp. L'esplosione e gli incendi a catena che ne sono seguiti hanno trasformato l'intera zona in un paesaggio irreale come se fosse stato colpito da pesanti bombardamenti. Lo scoppio è stato talmente forte e vio-

lento da essere persino registrato dalle apparecchiature dei servizi segreti militari della Corea del Sud. «L'area intorno alla stazione è solo un cumulo di macerie, come se fosse stata bombardata», ha riferito la «Yonhap». Detriti sono stati scagliati in alto nel cielo prima di ricadere a terra, hanno riferito dei testimoni. Molti feriti sarebbero stati trasportati negli ospedali di Dandong, la città cinese presso il confine da cui

Dall'Iran alla Germania i più gravi disastri ferroviari

18 febbraio 2004 Iran: nei pressi di Neyshabur, circa 300 morti in un'esplosione avvenuta su un treno carico di zolfo, benzina e fertilizzanti.

20 febbraio 2002 Egitto: un treno prende fuoco sulla linea che collega il Cairo a Luxor. Muoiono almeno 373 persone.

25 maggio 2002 Mozambico: lo scontro tra un treno merci ed un treno passeggeri provoca 200 morti e 300 feriti.

2 agosto 1999 Bengala occidentale: una sciagura ferroviaria durante la notte provoca oltre 440 morti.

14 febbraio 1998 Camerun: due treni merci carichi di carburante si scontrano, provocando 120 morti.

3 giugno 1998 Germania: treno Ice da Monaco di Baviera ad Amburgo si schianta contro un cavalcavia autostradale di Eschede. I morti sono 101.



La stazione ferroviaria nordcoreana dov'è avvenuta la collisione

provengono tutte le informazioni raccolte e diffuse dai media sudcoreani. Sono sempre i cinesi a riferire che i treni scontratisi trasportavano petrolio e gas liquefatto. Stando alla «Yonhap», il carico era un dono della Cina al regime di Pyongyang, inviato al seguito del leader nordcoreano.

La autorità nordcoreane per ora stanno in silenzio. L'unico dato certo, sempre riferito da fonti su-

dcoreane, è che Pyongyang ha proclamato lo stato di emergenza nella zona del disastro e interrotto le comunicazioni telefoniche con l'estero nel tentativo di impedire che il mondo esterno venisse a conoscenza del disastro. Per ora, dunque, è impossibile avere qualsiasi informazione di prima mano su quanto sta accadendo nel paese.

Kim Jong Il era partito in treno per la visita a Pechino, tenuta segre-

ta per motivi di sicurezza, nella notte tra domenica e lunedì. Solo dopo il suo arrivo, i mezzi di informazione del paese hanno dato l'annuncio della sua avvenuta visita in Cina. Nesusna parola, invece, sulla catastrofe ferroviaria. Secondo fonti della dissidenza nordcoreana all'estero, che conta ormai migliaia di fuorusciti in Corea del sud e altre decine di migliaia di rifugiati clandestini in Cina, Kim Jong Il è già stato

oggetto di alcuni tentativi di assassinio, tutti falliti. Da due anni, la dirigenza nordcoreana sta tentando di introdurre riforme economiche per uscire dal vicolo cieco del sistema rigidamente socialista, ma senza finora risultati di rilievo, se non un'inflazione galoppante, anche per la crisi nucleare provocata dalle ambizioni atomiche di Pyongyang e per l'isolamento internazionale a cui è sottoposto il paese. Uno degli obiettivi principali della visita segreta di Kim in Cina, funestata al rientro dalla tragica collisione, era quello di ottenere aiuti finanziari di Pechino ai tentativi di riforme economiche.

Lady D

Sulla Cbs le foto di Diana morente Shock a Londra, Blair: è disgustoso

Le foto inedite di Lady D. morente sono state mandate in onda dalla rete televisiva statunitense Cbs. Lord Spencer, il fratello della Principessa di Galles si è detto «scioccato e disgustato». Anche Mohamed al Fayed, il padre di Dodi (l'amante

di Diana morta anche lui nell'incidente automobilistico a Parigi dell'agosto 1997) ha duramente criticato la decisione di trasmettere le immagini «terribili per me e per i principi William ed Harry».

Le fotocopie delle fotografie in bianco e nero provenienti dal materiale di documentazione francese raccolto per l'inchiesta sulla morte della principessa mostrano Diana assistita da un medico mentre è ancora incastrata nella vettura.

Le immagini mandate in onda dalla Cbs ieri sera erano state prese pochi minuti dopo l'incidente e non erano mai state mostrate. La qualità dell'immagine è pessima ma il volto della principessa è riconoscibile.

Mohamed al Fayed ha accusato la rete televisiva di voler monetizzare la trage-

dia. «Questo è stato un crimine, l'omicidio di due persone innocenti», ha detto. Anche il premier Tony Blair, nel consueto appuntamento mensile con la stampa, ha sentito il dovere di intervenire sulla vicenda: «Credo che ognuno trovi disgustoso che circolino foto che causano tanto dolore alla famiglia». Bocche cucite invece a Buckingham Palace, dove un portavoce non ha però nascosto l'irritazione della famiglia reale: «Abbiamo detto molto chiaramente nel passato cosa pensiamo di questo genere di cose e non le commenteremo in modo specifico».

L'esplosione è stata talmente violenta da essere anche registrata dalle apparecchiature dei servizi segreti sudcoreani

Silvio Berlusconi

La storia che nessuno ha mai raccontato



di Nando Dalla Chiesa

Il piano (s)regolatore che inventò Milano 2

Venne il settembre del '68. E mentre i giovani di mezza Europa meditavano su come fare cadere i padroni e i borghesi in pochi mesi, mentre un'intera generazione di studenti denunciava il consumismo e la potenza del dio denaro, Silvio Berlusconi decise di farsi un modesto ma simbolico regalo per il suo trentaduesimo compleanno. Si comprò una piccola area edificabile ai bordi della periferia est di Milano, vicino Segrate. Settecentododici metri quadrati di proprietà del conte Leonardo Bonzi, il quale aveva già chiesto e ottenuto alcuni anni prima l'autorizzazione a costruire. Il regalo, per quanto modesto (tre miliardi di lire di allora, nemmeno il valore del Milan), era stato però confezionato con ogni amore. Il 29 settembre, il giorno preciso del compleanno, venne fatta nascere una Edilnord 2, detta Edilnord Centri Residenziali sas di Lidia Borsani & C. Tutti insieme, i fondatori avevano organizzato una festiciola con le candeline, alla quale non aveva voluto mancare proprio nessuno. Era tornato dalla villeggiatura anche l'ex proprietario, il conte Leonardo (per la fortunata serie berlusconiana «i conti tornano»), e c'erano di nuovo un paio di guardie svizzere giunte in servizio di scorta con tanto di divise estere, per le quali Silvio stravedeva. La nascita della società rappresentava infatti di nuovo, come già quella della Edilnord 1, una immensa dichiarazione d'amore per la sacra terra alpina delle mucche e degli orologi. La socia accomandataria era Lidia Borsani, una brillante promessa della finanza italiana, in altre parole una cugina minore di Silvio. Il socio acco-

mandante invece era ancora un protagonista della finanza elvetica, già impegnato in una lunga battaglia per la moralizzazione dei sistemi bancari. Si chiamava Aktiengesellschaft fur Immobilienanlagen in Residenzzentren Ag di Lugano. Era lui, il gigante buono della Svizzera, a fornire i soldi. Rappresentato, si intende, dal celebre avvocato con il nome da gag televisiva, Renzo Rezzonico. Fu una festa intima ma ricca di sentimenti positivi, perfino struggenti. Silvio, pensando anche al suo amico Marcello, l'unico assente per affari in Sicilia, invitò tutti a brindare nella tradizionale coppola di champagne. Si brindò al cioccolato, a Guglielmo Tell e perfino a

Prima l'acquisto dei 710mila metri quadri edificabili a Milano est, poi le società Edilnord 2 e Edilnord 3

Mercurio dio del contrabbando, frutto generoso di quella terra. Poi un socio che aveva bazzicato qualche corteo d'epoca esortò tutti «al lavoro, alla lotta». E vi fu un frenetico movimento di valigette, per ricordare, in guisa di monito morale, le fatiche dei nostri emigranti.

L'Edilnord 2 decollò che era un piacere. Il piccolo lotto di Segrate occupava notte e giorno i progetti di quel coraggioso gruppo di nuovi capitani d'industria. Silvio andava in sollucchio ogni volta che ne parlava. E ancor di più ogni volta che lo vedeva. La mattina presto guardava fuori dalla finestra per sapere che tempo c'era. Poi, se non pioveva, scendeva a cercare l'amatissima vespa. Quella la trovava, schioccava le dita e montava su quell'amato oggetto di trasporto, che sempre più andava assumendo ai suoi occhi sembianze umane e verso il quale, nonostante ne riconoscesse i nei, aveva realizzato nel tempo un rapporto preferenziale, di complice confidenza. «Vespa» diceva giulivo. E partiva da solo con i capelli al vento verso Segrate. Poi scendeva, un po' a fatica in punta dei piedi, e incominciava a camminare nella brughiera ormai in via di estinzione.

«È tutta mia» ripeteva felice. «Edificabile», continuava. E scandiva quell'aggettivo fregandosi le mani sull'aria di una nota canzone francese.

In realtà, edificabile non lo era poi tantissimo, quell'area. Anzitutto era occupata da cinque palazzi abitati da inquilini che non mostravano una particolare voglia di andarsene via. Dicevano frasi minacciose, essi, tipo «non ci penso nemmeno» o «questa è casa mia e guai a chi me la tocca». Silvio rifletteva amaramente sugli egoismi del mondo, su come tutto sarebbe più fluido e funzionale se la gente avesse un po' più di spirito di adattamento e di generosità verso i progetti di vita altrui.

Eppure quando un inquilino si lasciò scappare la faticosa frase «da qui non mi muovo finché campo» fu come se nella impalpabile realtà segregatese fosse cambiato qualcosa. Come se una maliziosa lampadina si fosse accesa da qualche parte. Narano due infiltrati comunisti di circa trent'anni dopo, nomati agli uffici di polizia che come Leo Sisti e Peter Gomez, che a quel punto una parte - per carità, minoritaria - di inquilini subì pressioni, minacce e piccoli,

minuscoli, quasi invisibili attentati. Inezie, per di più false, rispetto alla grandiosità del progetto che l'agile squadrata italo-svizzera si apprestava a realizzare.

Una grandiosità di fronte alla quale dovette togliersi il cappello anche la giunta provinciale milanese che si era messa di traverso per banali ragioni di programmazione urbanistica. Pensate quale strategia i fatti da soli si premurarono di organizzare. Le competenze della lottizzazione passarono velocemente dalla provincia alla regione. Dopodiché il sindaco socialista di Segrate (Renato Turri, un mito di Silvio che non smette di ricordarlo come «un vero liberale») fece approvare una nuova convenzione favorevole alla Edilnord. Quindi la commissione regionale di controllo la ratificò in tempi fulminei. Poi nel 1974 sempre il comune di Segrate completò l'opera: approvò una variante al Piano regolatore generale. La variante era solo per coincidenza favorevole a Silvio. E nello staff tecnico vi era solo per coincidenza l'architetto Silvano Larini, artefice, sempre per coincidenza, del futuro incontro del «Dottore» con Bettino Craxi, astro nascente della politica nazio-

nale.

Ma Silvio non era ancora contento. Qualcosa segretamente lo angustia, tanto che la zia suora prese a mandargli per la pena bottigliette di zabaione. Smania e camminava, egli, su e giù per l'ufficio, come Paperone. Già nel 1970, a distanza d'un solo anno dalla nascita della Edilnord 2, aveva fondato d'altronde la Edilnord 3. Amava il pallottoliere, Silvio. Era stato il suo strumento di apprendimento prediletto dai salesiani. E lo avrebbe confermato battezzando sempre le sue opere attraverso una numerazione progressiva, come si fa - appunto - scorrendo il pallottoliere. La brillante e forse troppo curiosa cuginetta Lidia

I vincoli? Nessun problema. Su quell'area passano le rotte aeree di Linate? E che sarà mai! Dirottate

Borsani era stata così sostituita, nella nuova Edilnord, dalla effervescente zia materna Maria Bossi, fresca di studi ad Harvard. E, visti i risultati, era stata una mossa vincente. La seconda mossa vincente fu il San Raffaele. Ma qui bisogna spiegarsi. L'area del conte Leonardo Bonzi aveva un neo (ed era questa la vera ragione dei tormenti di Silvio): ci passavano sopra le rotte degli aerei di Linate. C'era insomma un rumore d'inferno, che abbassava il valore dei futuri appartamenti italo-svizzeri. Silvio però non era tipo da arrendersi. Sì, lo sappiamo, non avete il coraggio di dirlo ma lo state già pensando. Ebbene, fece proprio così: riuscì a far spostare le rotte degli aerei. Come? Seguendo l'aureo principio della sua vita secondo cui ogni disgrazia (altrui) va convertita in vantaggio (proprio).

Narrano dunque i maligni che egli non fu estraneo alla crescita, li accanto, dell'ospedale San Raffaele. E l'ospedale aveva i malati, giusto? E potevano mai gli aerei passare sopra un ospedale con il bisogno di silenzio di quei poveri degenti, che anche i motori delle auto gli creavano turbamento? Ce la fece, ce la fece. Le rotte si spostarono. Padroni borghesi ancora pochi mesi, ritrattavano i giovani universitari mentre il «Dottore» gli cucinava - a loro insaputa - l'anticamera di un altro mondo, un po' diverso da quello che sognavano.

In quell'area piccola piccola che si era regalato per i suoi trentadue anni, Silvio si accingeva a fondare una nuova città. Ebbe un lampo di fantasia. La chiamò Milano 2.

(15 / segue
ha collaborato Francesca Maurri)