

Il racconto del giovane che ha salvato gli automobilisti che sopraggiungevano sul ponte

«Ho visto le auto precipitare»



La voragine aperta al centro del ponte di Ariccia. A destra: il corpo di una delle vittime viene portato via in barella dai vigili del fuoco; in secondo piano, i rottami delle due auto dopo il pauroso volo di circa sessanta metri



**INQUIETANTI INTERROGATIVI SUL VIADOTTO DI ARICCIA
MENTRE IL MINISTERO DEI LL.PP. ANNUNCIA UN'INCHIESTA**

Dopo le mine del '44 venne solo «rappezzato»

Anche in epoca di grandi lavori stradali non è stato mai progettato un rifacimento dell'opera — La carreggiata era stata ampliata da 9 a 12 metri lasciando inalterate le strutture portanti

Per il crollo del ponte di Ariccia si profilano gravi e precise responsabilità. A proposito di questa sciagura si ripropongono interrogativi analoghi a quelli emersi dall'alluvione che sconvolse nel novembre scorso Firenze, Grosseto, il Polesine e il Veneto, un terzo del territorio nazionale: interrogativi che riguardano la politica seguita per le altre zature relative all'assetto urbano e territoriale.

Un comunicato emesso ieri sera dal ministro dei Lavori pubblici ha reso noto che c'è in corso la nomina di una commissione perché indaghi sulle cause del crollo stesso e controlli la restante parte del viadotto. Anche questa decisione del ministero dà l'impressione che dietro la sciagura che ha causato la perdita di due vite umane possa celarsi la responsabilità di chi può nover provveduto in tempo. La stessa impressione — a poche ore dal crollo — è stata ieri possibile ricavare negli ambienti tecnici interessati: l'ANAS, sia alla direzione generale che al comitato regionale laziale, il Genio Civile, lo stesso ministero dei Lavori pubblici.

Il ponte di Ariccia era da tutti i tecnici che se ne sono occupati conosciuto come una classica opera «rappezzata». La sua storia più recente è da questo punto di vista esemplare. Costruito nel 1847 il ponte era stato fatto in parte saltare nel giugno del 1944 dalle truppe naziste in ritirata. Il ponte era originariamente costruito da tre ordini di arcate di cui sei in basso (1. ordine) con una «luce» — ossia larghezza — di metri 8,50 ciascuno; dodici nel mezzo (2. ordine) di metri 9 ciascuno e 18 in alto (1. ordine) aventi una «luce» di 9 metri e mezzo. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Nel sesto articolo del comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Le autostrade sulla sabbia

Inaugurata la «A-16»

Per un errore
del ministero
è costata due
miliardi in più

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Già chiusa al traffico

Per un errore
del ministero
è costata due
miliardi in più

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Ha ceduto
ad Avellino
la nuovissima
arteria

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Per una frana

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

Per una frana

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

Per una frana

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

Per una frana

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

Per una frana

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, iniziati il 25 giugno del 1946 e terminati il 24 marzo del 1948, vennero fatti per ricostruire la parte che la dinamite dei nazisti aveva fatto saltare. Ed è proprio una parte del rappezzamento che ora è crollato. Risulta dallo stesso comunicato del ministero — che non venne adoperato — che vennero riferiti usando solo «perperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozolana e cemento.

Rivista
l'inaugurazione
della
Siena - Firenze

Per una frana

E' stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostada che da Roma porta a Civitavecchia. La carreggiata affacciata verso l'entroterra è infatti stata realizzata con un errore di progettazione che ha fatto ribaltare al l'aria circa cinque chilometri di strada già costruita, erano presenti il ministro dei Lavori Pubblici, Mancini, e il ministro delle Partecipazioni Statali, Bo. Petrilli, presidente dell'Iri, Goria e Melogno, rispettivamente direttore e vice direttore dell'Iri. L'autostada — ora aperta al pubblico — questa mattina alle 8.30 — è infatti composta da tre arcate a «ripresa» — cioè da un'altezza di metri 32, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alla sommità di 9 metri tra le facce interne dei parapetti.

Le truppe naziste minarono il ponte ma l'opera non crollò interamente. Esattamente saltarono il viadotto e tutte le arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte partecipò l'ANAS a mezzo del comportamento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sono forti perplessità.

I lavori, inizi