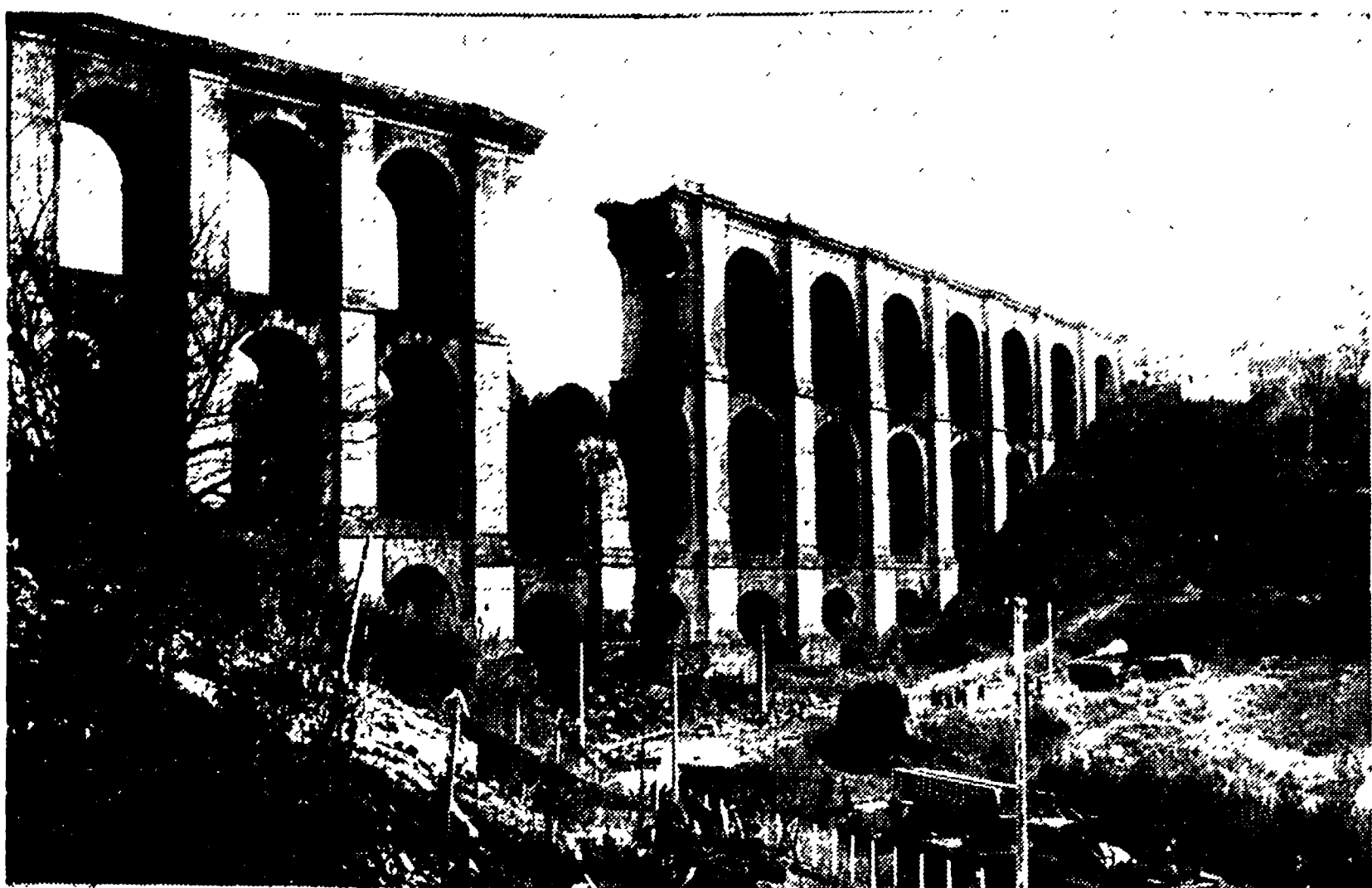


Il racconto del giovane che ha salvato gli automobilisti che sopraggiungevano sul ponte

«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 scosse nel novembre scorso Firenze, Grosseto, il Polesine e il Veneto, un terzo del territorio nazionale: interrogativi che riguardano la politica seguita per le attrezzature relative all'assetto urbanistico e territoriale.

Un comunicato emesso ieri sera dal ministero dei Lavori Pubblici ha reso noto che «in corso la nomina di una commissione per indagare sulle cause del crollo stesso e controllare 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 non ha provveduto in tempo. La sua storia più recente è da questo punto di vista esemplare. Costruito nel 1947 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 (3. ordine) aventi una «luce» di 9 metri e mezzo. Nel complesso il ponte aveva originariamente una lunghezza di m. 312, un'altezza di 60 metri ed una larghezza alle 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 «luce» o arcate del terzo ordine e 7 del secondo. Alla ricostruzione del ponte provvede l'ANAS, a mezzo del compartimento di Roma, affidando i lavori alla ditta dell'ingegner Di Penta, rimasta aggiudicataria dell'appalto. Proprio su come il «rappezzamento» fu eseguito sorgono 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 cemento armato; le opere distrutte vennero rifatte usando solo «peperino» (una classica pietra da costruzione romana), malta di pozzolana e cemento. Non solo. In sede di rifacimen-

to della parte saltata in aria venne anche allargata la carreggiata, per cui la distanza tra il piano interno dei parapetti del ponte venne portata dagli originari nove metri a 12 metri (divisi in 9,50 per il traffico dei veicoli e 1,25 per ciascuno dei marciapiedi).

Tutto questo dettaglio tecnico, che abbiamo riportato per la precisione, si riassema in una sconcertante conclusione: il ponte di Ariccia fu «rappezzato» alla meno peggio. Forse ciò era giustificato nel clima di enormi difficoltà nel quale il lavoro venne fatto all'indomani della Liberazione: il ponte di Ariccia era tra le più urgenti opere da ricostruire in quanto da esso dipendeva il traffico dei Castelli Romani e, soprattutto, il traffico da Roma verso il Sud lungo, appunto, l'Appia che allora era la strada essenziale per congiungere la capitale con Napoli.

Ma dopo? Era giustificato lasciare il ponte con una specie di «pezzo» anche in epoca di grandi lavori stradali e al momento in cui il traffico leggero e pesante è enormemente aumentato? Dal 1948 in poi vennero fatte prove di stabilità? Da quando è stato possibile appenderci fuori il ponte di Ariccia come tante altre opere pubbliche era stato abbandonato a se stesso. Qui, appunto, sorgono interrogativi inquietanti. Interrogativi che attendono precise risposte.

d. l.

Si sono sbriciolate le strutture ricostruite dopo la guerra — «Era mezzanotte, abbiamo sentito un gran boato e poi un uomo che gridava...» — Da due anni alcuni abitanti di Ariccia avevano notato nel pilone crollato una grossa fenditura

(Dalla prima pagina)

dopo la mezzanotte quando è avvenuto il crollo. «E' stato un grosso boato, le case hanno tremato...» hanno raccontato gli abitanti di Ariccia. «Anche per questo abbiamo pensato subito ad una esplosione. Poi abbiamo sentito delle grida: era un uomo, sul ponte, che cantava alla voragine che cercava di fermare le auto: ma due macchine erano già precipitate».

Si deve ad Augusto Quattrocchi, un giovane di 27 anni, che si guadagnava da vivere lavando le auto a Velletri, se il disastro non ha provocato più vittime. «Tornavo da Roma, con tutta la mia famiglia. Eravamo in sette nella mia auto — ecco il suo racconto — una vecchia "600". Io ero al volante, accanto a me c'era mia moglie Mirella, poi dietro i miei cugini Franco e Mirella Civitani, che sulle ginocchia reggevano i miei bambini, Sara, Sabina e Luca di 4 anni, 3 anni e due mesi. Eravamo in città a cena da mio fratello in piazza, a piazza Vescovo. Ad Albano la mia "600" è stata superata da una "500", poi mi sono trovato a seguire una "Simca" che si era prima fermata ad Albano per far scendere due persone. Quando ho

imboccato il ponte, improvvisamente, mi sono accorto che la "Simca" era sparita. Prima ho pensato «quello ha speso i fanali», ma è stato un attimo: istintivamente, ho messo il piede sul freno. Andavo sui 60 all'ora. Quando mi sono fermato, i fari illuminavano uno squarcio nel ponte. Ho capito allora che la "Simca" era precipitata. Come impazzito, sono sceso dalla "600" ho detto a mia moglie di portare i bimbi in salvo e a mio cugino di correre alla Strada di Albano. Io sono rimasto lì a bloccare le auto».

Guidava la «500», la prima auto che è precipitata. Lauro Caucci Molara, di 40 anni, abitante a Cori, era al volante della «Simca». Lino Ippoliti, 28 anni, abitante a Velletri in via Paolina 127. Entrambi erano soli nelle vetture. Pochi attimi prima era transitato sul ponte l'autobus della Stiefel che riportava alle loro case i fattorini e gli autisti della società. Il crollo, per fortuna, è avvenuto in un'ora di poco traffico sulla via Appia. Si può immaginare quali porzioni avrebbe assunto la tragedia se fosse avvenuta verso l'alba, quando transitava in continuazione sulla strada i pullman con gli operai «pendolari» e gli studenti diretti a Roma.

«Quante auto ho fermato? — ha continuato a raccontare Augusto Quattrocchi. Non ricordo, ma sono certo di avere bloccato una «1100» con un dipendente della Stiefel, un'altra «1100» con a bordo un mio cugino, una «500» e l'automobile con il capitano dei carabinieri di Velletri Colazigari e il maresciallo Basile... Ma io ero su una parte del ponte. E se arrivava qualche auto dall'altra? Per questo gridavo come un ossesso, finché sono accorsi dal paese».

Ivan Falcucci, una ragazza, è stata la prima a fermare il traffico dalla parte di Ariccia. «Eravamo nel nostro ristorante «La Farosina». Ormai era l'ora di chiusura. Abbiamo sentito il boato e subito ci siamo affacciati sul ponte: abbiamo visto i fari di tre auto che hanno precipitato. La ragazza, portandosi la mano davanti agli occhi come se volesse cancellare quella scena dalla memoria —, quindi prima una, poi un'altra precipitare. La terza si è fermata. E' sceso quel giovane che si è messo a gridare, a chiamare aiuto. Ho capito, e mi sono messa a fermare le auto che stavano inoltrandosi verso il ponte».

Poi sono accorsi gli uomini della polizia stradale di Albano e i carabinieri di Ariccia.

Olanda

Manifestazione contro un generale nazista

MAASTRICHT (Olanda), 18. Il generale nazista von Keimann, comandante delle forze della NATO nella Europa centrale, è stato accolto in Olanda — dove si è recato per visitare la località presso Maastricht dove il suo comando dovrebbe aver sede — con una manifestazione di protesta e di disprezzo: «Via l'assassino della Polonia!», grida da lui indirizzate la folla, composta per la maggior parte di «provas», i giovani protestatori. Il generale infatti comandò durante la seconda guerra mondiale unità hitleriane in Polonia.

Mentre volontari, uomini della Strada, vigili del fuoco scavavano fra le macerie nel vano tentativo di portare soccorso alle vittime, si è verificato un secondo crollo: per fortuna i soccorritori sono fuggiti in tempo.

Ieri, per tutta la giornata,

i vigili del fuoco hanno scavato fra le macerie. Il ponte è stato trasversalmente: il traffico è deviato sulle strade provinciali e sulla Nettunense. Si sono visti all'opera anche i primi tecnici incaricati dell'inchiesta. Intanto i progettisti del rifacimento del ponte (nell'immagine a pag. 2) hanno cominciato a lavorare. L'architetto David Castiglioni e il prof. Carlo Castiglioni, interrogati da giornalisti, dichiaravano di non sapersi spiegare i motivi del crollo.

Secondo alcuni abitanti di Ariccia, comunque, il pilone rovinato, che è uno di quelli costruiti 20 anni fa e che ha trascinato a valle due auto, già da almeno due anni presentava una grossa fenditura.

L'ho notata la prima volta nel settembre del 1965, poi nel settembre scorso — ci ha raccontato Maddalena Velletrani, una donna di 68 anni, la cui casa, in via del Parco, si affaccia proprio di fianco al ponte. Vede — ci indica dalla finestra — avevo percorso il ponte attraverso quel passaggio (tra il primo e il secondo ordine di arcate) quando nel pilone ho visto la fessura, larga almeno un palmo... Un blocco di pietra era caduto sul camminamento. L'ho detto al geometra del Comune che ho incontrato sulla piazza del paese. Nel settembre scorso sono ripassata, la fessura si era allargata, due altre pietre si erano staccate».

Lo do dopo avere constatato la verità di quanto mi aveva detto mia sorella — ha precisato Giacomina Velletrani, di 70 anni, padrona dell'Arca, un negozio di arredamenti per il ripristino o la ricostruzione del ponte e per la sistemazione in accordo con la Provincia, delle strade fra Ariccia, Albano e Genzano. Nessuno ha provveduto.

Pieno successo a Torino della «Settimana sovietica»

Il pollo tabaka. Anteprima del film «L'incredibile signor Detockin» — L'URSS è un ottimo cliente per centinaia di società torinesi

Dal nostro inviato

TORINO, 18. La «settimana sovietica» domina la vita della città. Il telefono della birreria Mazzini continua a squillare; gente che vuole mangiare il pollo tabaka sorseggiando vodka (menu da 3.500 lire); alla mostra mercato dello artigianato, del libro e del francobollo, alla Cassa di risparmio, i prodotti in vendita sono stati più volte immersi in acqua bollente. La settimana sovietica è una serie di conoscenze di tutti gli aspetti della vita sovietica. Qui a Torino è ben difficile entrare nella sala dell'Istituto San Paolo in cui ogni sera si proiettano documentari sulla erica Gorki o sulla «Voschod nel Cosmo».

Folla alle proiezioni cinematografiche, alle dibattiti, alle conferenze. Ieri sera la sala del ballò della Casa del Popolo di Collegno era affollata da millecento operai e loro familiari della Ostrack. Pure ieri sera, il sociologo Igor Kon, della università di Leningrado, ha parlato ad una affollata conferenza sul «marxismo e il problema della personalità». Stasera, nella sede dell'Unione Culturale, il poeta Andrei Voznesenskij ha svolto il suo recital: forse mai, un poeta, ha raccolto attorno a sé, a Torino, così tanto pubblico.

Tutti mi dicono che ogni iniziativa di questa ricchissima settimana ha insomma avuto successo. Chi se lo aspetta questo

successo? Chi immagina che i torinesi torinesi sarebbero pronti a contendersi un tavolo della birreria Mazzini per cenare sotto le bandiere rosse e che, come si è visto, non hanno difficoltà a mangiare il pollo tabaka sorseggiando vodka (menu da 3.500 lire); alla mostra mercato dello artigianato, del libro e del francobollo, alla Cassa di risparmio, i prodotti in vendita sono stati più volte immersi in acqua bollente. La settimana sovietica è una serie di conoscenze di tutti gli aspetti della vita sovietica. Qui a Torino è ben difficile entrare nella sala dell'Istituto San Paolo in cui ogni sera si proiettano documentari sulla erica Gorki o sulla «Voschod nel Cosmo».

NUORO Domenica saranno diffuse 5.000 copie

50 attivi di sezione per aumentare la diffusione dell'Unità

Tra gli obiettivi un forte aumento della diffusione domenicale e degli abbonamenti

Gli impegni di Bologna e del Mezzogiorno

La Federazione di NUORO in una lettera inviata ai compagni Giancarlo Pajetta e Giorgio Napolitano ha dato una prima informazione sulla misurazione per applicare le decisioni della Conferenza nazionale della stampa comunista in relazione all'incremento della diffusione dell'Unità e della stampa di partito.

I compagni di Nuoro, che in questi ultimi anni si sono particolarmente distinti nel lavoro della diffusione, hanno posto con forza il problema prima in una riunione del Direttivo della Federazione, poi nel Comitato federale e, attualmente, hanno in corso i riunioni degli attivi di 50 sezioni di cui è stato scelto un piano che prevede, tenuto conto che si tratta di una piccola Federazione, traguardi veramente eccezionali. La lettera così si esprime al riguardo: «Per il 22 gennaio l'obiettivo fissato è di 2.000 copie. Noi ci proponiamo di raggiungere le 5.000, cifra mai raggiunta nella nostra provincia. Per quanto concerne la diffusione domenicale riteniamo di poter elevare l'obiettivo da 850 a 1.100 copie.

«Inoltre ci impegniamo a raccogliere abbonamenti all'Unità per 50.000 lire ad accettare l'obiettivo per l'anno 1967 di 1.250.000 lire in più dello scorso anno, a raggiungere i 200 abbonamenti a l'Unità della stampa. Facciamo notare che la somma complessiva per gli abbonamenti all'Unità e alle riviste rappresenta per noi un altro "Mese della stampa". Nonostante ciò faremo il possibile perché per quanto riguarda l'obiettivo "bollo-sostegno" non avremo più precise indicazioni in merito. Ma soprattutto impegneremo tutte le nostre sezioni per far comprendere che il rafforzamento della nostra stampa è uno dei compiti fondamentali del Partito».

Dalla Federazione di MELFI uno per cento i seguenti impegni: LAVELLO 200, RIVIERO 150, MELFI 150, VENOSA 150. A RIVIERO saranno diffuse 1.500 copie con l'impegno di tutti i dirigenti della Federazione e delle sezioni. Lunedì si riunirà il Comitato federale per fare il bilancio della diffusione e discutere i problemi della nostra stampa e il piano di rafforzamento della diffusione.

A BOLOGNA il Comitato federale ha stabilito di porsi il seguente obiettivo: 22 l'obiettivo di 65.000 copie invitando tutte le organizzazioni a rendere permanenti le decisioni della Conferenza nazionale della stampa comunista per un rapido aumento della diffusione e la conquista di nuovi abbonati all'Unità.

Il 23 all'Istituto Gramsci

CONVEGNO SUL PATRIMONIO CULTURALE E ARTISTICO

Riprendendo le conclusioni di precedenti incontri e in particolare le conclusioni del recente convegno tenuto a Firenze sul tema «Per la tutela del patrimonio artistico e culturale italiano», l'Istituto Gramsci ha organizzato per lunedì 23 gennaio alle ore 9 un Convegno nazionale dedicato all'esame delle risultanze della «Commissione parlamentare di indagine per far comprendere che il rafforzamento della nostra stampa è uno dei compiti fondamentali del Partito».

via sono state formulate sulle proposte della Commissione stessa, sarà svolta dall'on. Francesco Luperotto. Saranno inoltre presenti i relatori: le conclusioni alle quali sono giunti l'Istituto Nazionale di Urbanistica, l'Associazione italiana per l'urbanistica, la Società italiana degli Archeologi, l'Associazione Italia Nostra, l'Associazione nazionale insegnanti medi di storia dell'arte (A.N.I.M.S.A.).

Al Convegno parteciperanno architetti, urbanisti, economisti, archeologi, storici dell'arte, rappresentanti di istituti culturali, biblioteche, archivi, musei, galeries, amministratori di centri storici, parlamentari.

Le autostrade sulla sabbia

Inaugurata la «A-16»

Per un errore del ministero è costata due miliardi in più

È stata inaugurata ieri la «A-16», l'autostrada da Roma a Civitavecchia. Alla cerimonia ufficiale, avvenuta con la partecipazione di tutti i ministri, ha presenziato anche il ministro dei Lavori Pubblici, Manlio De Michelis. L'autostrada sarà aperta al pubblico questa mattina alle 8. Le tariffe (il sistema di pedaggio sarà a tipo barriera) sono state definite e verranno rese note all'automobilista da un apparecchio elettronico, secondo la lunghezza dell'autostrada.

La Roma-Civitavecchia è lunga 64,5 km, ed è simile per caratteristiche all'autostrada del Sole. Già quando furono rese note le caratteristiche dell'arteria, da più parti si sollevarono le critiche: esse riguardavano innanzitutto la mancanza di raccordi adeguati con la città e il fatto che, sorta soprattutto in funzione del porto di Civitavecchia, la «A-16» non è ad esso collegata.

Legato alla storia di questa autostrada c'è un grosso e scandaloso episodio. Per un errore di progettazione dovuto sembra al ministero dei Lavori Pubblici cinque chilometri dell'«A-16» erano stati costruiti senza che fossero presi in esame i livelli di piena dei torrenti che scorrono nella zona. Questa mancanza fece sì che durante l'alluvione del novembre scorso larghi tratti della strada finissero sott'acqua o smottassero. Fu necessario allora elevare tutto il piano stradale di 22 metri di lunghezza e di 140 centimetri. Questo lavoro aumentò il costo dell'autostrada di circa due miliardi e ne ha ritardato l'apertura, già prevista per la prima quindicina di dicembre.

Già chiusa al traffico

Ha ceduto ad Avellino la nuovissima arteria

Quindici giorni dopo essere stato inaugurato, il tratto autostradale Avellino Nord-Avellino Sud, sulla Napoli-Avellino in corso di prolungamento per Bari, è stato chiuso al traffico. Minaccia di crollare il viadotto che «salta» la strada provinciale per Benevento: infatti, in quel tratto l'asfalto si è abbassato di oltre un metro e mezzo, mentre profonde crepe sono apparse sulle massicciate e persino sui piloni di sostegno. Tutto questo scabbene la autostrada fosse stata fino ad allora percorsa soltanto da poche centinaia di vetture, poiché il traffico pesante già in precedenza era stato deviato dal casello di Baiano...

L'inaugurazione del tratto era avvenuta il 22 dicembre scorso, a mezzogiorno: appena nove giorni dopo, vennero i primi segni di cedimento sul viadotto, il giorno dopo si misurò un abbassamento di circa 40 centimetri, il 7 gennaio si arrivò al metro e mezzo attuale e si decise la chiusura totale. Il viadotto misura in tutto 22 metri di lunghezza e sei di altezza: è costato sei mesi di lavoro e sessanta milioni di lire.

I lavori di riparazione sono attualmente in corso. Vi sono impegnati trenta operai, con tre scavatrici e una decina di camion; saranno necessari almeno sessanta giorni prima che l'autostrada torni tutta percorribile: sessanta giorni e una nuova spesa di svariate decine di milioni. L'impresa costruttrice è la Società italiana per la condotta delle acque che — per la direzione dei lavori — si è avvalsa della collaborazione della SPEA.

Per una frana

Rinviata l'inaugurazione della Siena - Firenze

SIENA, 18. La superstrada Siena-Firenze rimarrà chiusa al traffico ancora per molti giorni a causa di una grossa frana che è precipitata dal ciglione soprastante le corsie di transito. La nuova superstrada, di lunghezza 10,5 km, doveva essere inaugurata domenica mattina con una cerimonia alla quale avrebbe presenziato il ministro Manlio De Michelis. L'inaugurazione è stata rinviata a data da destinarsi. La sede stradale, a poco più di due chilometri dallo svincolo di Siena, tra Fontebacci e Montegion, è infatti ostruita nella corsia di marcia verso Firenze da migliaia e migliaia di metri cubi di terreno e pietrisco che, staccandosi dalla collinetta soprastante, si sono riversati in basso travolgendo anche i muri a retta e le strutture in cemento che avrebbero dovuto sostenere il trincerone.

Il lotto per la costruzione del tratto tra Fontebacci e Montegion, fu assegnato alla ditta Pirella, la stessa che operò l'illuminazione di Firenze da migliaia e migliaia di metri cubi di terreno e pietrisco che, staccandosi dalla collinetta soprastante, si sono riversati in basso travolgendo anche i muri a retta e le strutture in cemento che avrebbero dovuto sostenere il trincerone.

Piero Campisi