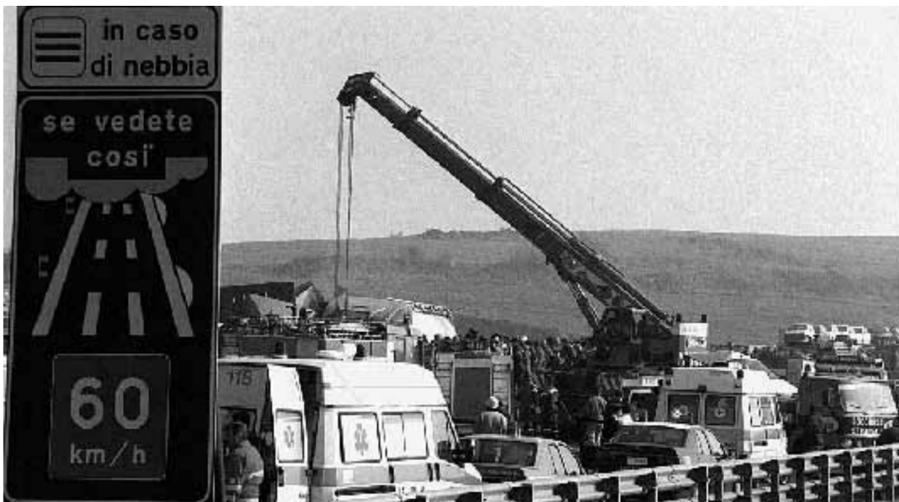


Martedì 17 febbraio 1998

6 l'Unità

## AUTOSTRADE SOTTO ACCUSA



Un maxitamponamento ieri ha coinvolto più di cento automobili

# Strage nella nebbia sulla Roma-Napoli

## Velocità sotto accusa, 4 morti 120 feriti

### Attenzione alla «folia del muro bianco»

Guidare e trovarsi improvvisamente avvolti dalla nebbia: il panico. Eppure c'è chi piglia più forte il piede sull'acceleratore. È solo l'incoscienza di chi resta insensibile al triste spettacolo di auto sventrate, di morti e feriti? Non solo. Può essere anche colpa della «folia del muro bianco». Lo afferma lo psichiatra Massimo Biondi, docente di psicopatologia dello stress all'università di Siena. La nebbia sarebbe, cioè, in grado di provocare un'alterazione percettiva per cui il cervello non riesce a capire che c'è un pericolo, spiega lo studioso. «La nebbia, esattamente come uno schermo bianco, fa entrare in uno stato alterato della mente, modifica la coscienza e fa perdere il punto di riferimento. La coscienza perde così la capacità di discriminare anche la velocità. Questo rappresenta la prima fonte di pericolo». Poi vi è un secondo rischio: quando si pensa di perdere il contatto con gli altri, per compensare, si cerca di «agganciarsi» con gli automobilisti che precedono. «Per evitare i rischi, assicura lo psichiatra, occorre invece addestrarsi oltre che a tenere il volante e a cambiare le marce, all'apprendimento e al controllo di questi meccanismi primordiali. Cercando di «stare da soli» nella nebbia. Ed è questo anche il consiglio di un esperto, il pilota di formula uno Sigfried Stohr. Evitate l'«effetto trenino» per evitare l'onda d'urto che provocherebbe un improvviso forte rallentamento. E poi «regolate la velocità in base alla corsia e al proprio stato d'animo - aggiunge -. Tenete la destra se la nebbia vi angoscia e non impegnate la corsia di sorpasso a bassa velocità». L'ultima raccomandazione: cercate di guardare avanti e di «vedere» nel muro della nebbia, senza rilassarvi mai.

ROMA. Vetri, sportelli, paraurti. E poi scarpe, bottiglie, resti di valigie, un orsetto di peluche. Tutto disseminato sull'asfalto, sembra il luogo dell'esplosione di una bomba. Ma a provocare quel disastro sono state la nebbia e la velocità, un primo e banalissimo tamponamento che ieri mattina alle sette meno dieci ha trasformato la carreggiata dell'Autosole tra Napoli e Roma, all'altezza dell'uscita per Colferro, in un unico groviglio di lamiera. La stessa scena di quattro giorni fa sulla Padova-Bologna. Ma questa volta sono quattro le persone morte e 120 feriti, quasi tutti pendolari che stavano andando al lavoro. Ci sono volute le autogru dei vigili del fuoco e centinaia di uomini impegnati fino al tardo pomeriggio per rimuovere tutte le auto coinvolte nell'incidente e riaprire la carreggiata.

Della «Uno» su cui viaggiava una delle vittime, l'albanese Genec Derwish, schiacciata e ridotta a un metro di lunghezza, non rimane che il motore e parte dell'abitacolo. La carrozzeria non c'è più. Ciò che resta dell'auto è incastrato tra un'autobotte e un camion sul quale luccicano al sole

«Alfa Romeo» nuove destinate ai concessionari. Tutto intorno le altre auto, ammaccate e con i vetri in pezzi. In tutto sono 160 quelle coinvolte nei quattro incidenti principali che si sono sviluppati lungo quasi 4 km di autostrada. I morti sono Salvatore Pane, di 16 anni, Michele Lamberti di 35, Agostino Barbato di 32, e Genec Derwish, albanese di 24.

Nel primo tamponamento avvenuto intorno alle 6.50, quasi a ridosso dell'uscita per Colferro, Michele Lamberti scese dal suo furgone, forse per allontanarsi immediatamente, è stato invece travolto da una Mercedes. Poi ci sono stati altri due incidenti di minor rilievo che hanno coinvolto numerosi veicoli i cui occupanti sono solo rimasti feriti. Nella quarta fase dell'incidente sono morte le altre tre persone. Salvatore Pane, di Acerra, era a bordo del furgone come passeggero. Il mezzo è stato schiacciato tra due veicoli. Subito dopo un'autobotte ha tamponato un Citroën BX e le è poi passata sopra schiacciandola e uccidendo il conducente Agostino Barbato, 32 anni, di Scafati in provincia di Salerno, ser-

gente maggiore dell'Esercito.

Al pronto soccorso dell'ospedale di Colferro, dove sono stati portati i primi feriti, è stata una mattina terribile. Quelli ai quali è andata meglio avevano soprattutto traumi alle gambe, alle costole, al volto. I racconti sono tutti simili: una frenata, un botto subito dopo il tamponamento. «Eravamo in una delle auto quasi alla fine - ha raccontato uno dei feriti - non abbiamo fatto in tempo ad evitare le vetture davanti, poi siamo stati tamponati». «La nebbia, la nebbia», continua a ripetere una donna che ha cinque parenti feriti all'ospedale, fra cui tre bambini. «Due figli ed una nipote, sono riuscita a farli mettere in stanza insieme, mia nipote perdeva sangue dalla bocca, le hanno fatto una tac. Di mia sorella non so nulla, ma sta male». «Eravamo in otto ed andavamo da Caserta a Terni per lavoro - racconta Francesco Cerullo -. Ero con la testa appoggiata, non guardavo la strada. All'improvviso ho sentito una botta. Poi le voci, i camionisti da dietro che ci dicevano di non scendere, la paura per la porta del furgone era rimasta bloccata. Quando

Uno dei cartelli stradali che segnalano la nebbia, mentre i vigili del fuoco lavorano per estrarre uno dei cadaveri incastrato in un'auto

## LA SOCIETÀ AUTOSTRADE

### «Non è colpa nostra E poi quel tratto è tra i più sicuri della rete»

## I rimedi attuali

## Limiti di velocità



## Occhi di gatto



## Comunicati radio



## Pannelli luminosi



## E quelli futuri

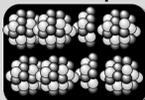
## Corsie sotterranee



## Treni navetta



## Cannoni all'azoto liquido



## Illuminazione autostradale



ROMA. «Non è colpa nostra. Anagni-Colferro è uno dei tratti più sicuri della rete autostradale». Parola di Igino Lai, responsabile operativo della Società Autostrade, che aggiunge: «Dal punto di vista della sicurezza e dei messaggi preventivi all'utenza, tra Anagni e Colferro funzionava tutto a dovere. Segnaletica e pattugliamento della polizia stradale compresi».

Dottor Lai, ma cosa sta succedendo? C'è un incidente a settimana da brivido mortale...

«Non è esatto. Viaggiare in autostrada rimane uno dei sistemi del trasporto su gomma più sicuri. Anche in questo terribile tamponamento a catena ha giocato ancora una volta una condotta alla guida non consona da parte di chi stava al volante».

Ma allora di chi sono le colpe?...

«La Società autostrade non ha colpe. La tratta in cui si è verificato l'incidente è la più attrezzata sotto il profilo della segnaletica. E ci difendiamo dicendo che in autostrada il tasso di incidenza è di un terzo rispetto a quello che si verifica sulla viabilità ordinaria. Per capirci: in Italia ogni anno si registrano 6.200 vittime. Solo poco più di 600 hanno perso la vita viaggiando sulla rete autostradale».

Dunque?

«Con la nebbia non si corre. E bisogna rispettare tutti i cartelli di obbligo. Fin dalle 2 di notte sulla tratta Anagni-Colferro c'erano i cartelli

a messaggio variabile con lampeggiatura a luce gialla ad intermittenza. Funzionavano anche quelli posti in prossimità degli svincoli. La segnalazione di nebbia era stata diffusa anche dal notiziario Isoradio. La direttiva ministeriale impone il limite di velocità di 50 km orari nei casi di scarsa visibilità. Va rispettata questa norma, senza discussioni. Sembra invece che i mezzi pesanti andavano ad una velocità doppia di quella consentita. Ma spetterà al magistrato fare le verifiche cronocignografiche. Cioè, interrogare la scatola nera che tutti i veicoli commerciali hanno a bordo».

Ma voi, forse, potevate fare qualcosa in più. Fermare in qualche modo i veicoli che andavano troppo forte. Dite che siete dotati di un monitoraggio efficiente... Quindi una volta individuata l'eccessiva velocità di un mezzo potete inviare una pattuglia. Perché non è stato fatto?

«L'accertamento della velocità può essere fatto tramite autovelox e con le pattuglie della polizia stradale. Lei parla di un mancato intervento immediato. Ma l'autostrada è fatta di chilometri e mi risulta difficile pensare a un posto di blocco che rallenta tutti i veicoli».

Ma il pattugliamento era stato allertato vista la nebbia?

«Il pattugliamento c'era ed era stato intensificato. Di norma c'è una pattuglia della polizia stradale ogni 40 chilometri, che percorre più volte lo stesso tratto di autostrada».

Lei sostiene che in Autostrada funziona tutto. E bene. Per evitare altri incidenti cosa si può fare?

«Occorre intervenire sulla cultura della gente. I mass-media in questo possono fare molto».

Maristella Iervasi

## LA PROPOSTA

### La Polstrada: proviamo con segnali luminosi e il doppio di pattuglie

DALLA REDAZIONE

BOLOGNA. Ci sono regole. Ma ci si schianta ugualmente. A cento all'ora, a trecentocinquanta. Con una nebbia che si taglia con il coltello. Certo, le autostrade si potrebbero chiudere «prima». Ma nessuno lo fa. Chi deve decidere? «I servizi meteorologici ci dicono, con grande approssimazione, tutto. E questo fatto ci potrebbe consentire di chiudere preliminarmente i tratti a rischio». «Ma nella sostanza, il potere di chiudere le autostrade ce l'hanno i morti». È un dirigente della Polizia a parlare.

«Con i morti si chiude e si interrompe tutto ugualmente», dice il dottor Giordano Biserni, presidente dell'Asaps (associazione amici della Polizia stradale). «Perché dobbiamo sempre aspettare questi disastri e non fare nulla? Dopo qualche giorno si dimenticano. E allora, se nessuno interviene, è necessario lanciare qualche provocazione. Trovano i miliardi per risolvere i problemi degli incidenti sui binari e non riescono a trovare i soldi per la sicurezza stradale. Ma qui stiamo parlando di 20 morti e 720 feriti al giorno...».

È in corso la tavola rotonda della Fondazione Cesar che ha deciso, assieme ai vertici delle polizie stradali e municipale e al Sulp, di lanciare una campagna per far conoscere nelle scuole il codice della strada, ma l'argomento del giorno è, ancora una

volta, la strage della nebbia. È il giorno giusto, però, per avanzare delle proposte concrete al governo. «Chiediamo al governo e ai ministeri interessati di farsi carico non solamente delle modifiche al codice ma anche di come vanno applicate e di chi le deve fare eseguire», dice Biserni. «Vorremmo attuare una sperimentazione su un tratto di 200 chilometri di un'autostrada trafficata e ad alto rischio nebbia come la Bologna-Padova e l'A4 Milano-Torino-Venezia. Su quel segmento andrebbe sistemata una cartellonistica luminosa e anche sonora e adeguatamente supportata da un aumento delle pattuglie della Polstrada ogni 20 chilometri e non ogni 40-50 come è oggi e dotate di etilometri, autovelox notturni, opacimetri. Dopo un anno andremo a tirare le somme. E poi è necessario ripianare l'organico della stradale: siamo meno di 11.000 contro una pianta organica di 13.100».

D'accordo tutte le associazioni e la Fondazione Cesar, che in questi anni ha favorito e praticato una costante campagna di informazione sulle cosiddette stragi del Sabato sera.

«Occorreranno anche - dice il presidente Brunello - una Authority sulla sicurezza stradale, un maggior coordinamento tra le forze di polizia e l'utilizzo dei volontari della sicurezza».

Andrea Guermandi

## VITTIMA SEDICENNE

### Ragazzo agonizza 20 minuti

ROMA. C'è anche un minorenne, Salvatore Pane, tra le quattro vittime, tutti maschi, del maxitamponamento. Il ragazzo che abitava a Acerra era a bordo di un furgone che trasportava frutta e viaggiava alla volta di Roma. Dopo l'incidente il ragazzo è rimasto incastrato tra i rottami, ha chiesto aiuto per quasi 20 minuti ed è morto tra le braccia di uno degli agenti della polizia stradale intervenuti per i soccorsi. Il giovane è deceduto dopo l'incidente avvenuto nel corso della quarta fase del tamponamento a catena, quando il furgone sul quale era a bordo come passeggero è rimasto incastrato tra altri due mezzi.

Dieci ambulanze, tre delle quali con medico a bordo e due centri mobili di rianimazione del Servizio di emergenza 118 di Roma e di Frosinone, oltre ad altri 20 mezzi della Società Autostrade, sono state impegnate ieri per soccorrere e trasportare negli ospedali i 134 automobilisti feriti e contusi, alcuni dei quali in gravi condizioni, coinvolti nel maxi-tamponamento. È questo il bilancio fatto nel pomeriggio dal direttore generale dell'azienda ospedaliera San Camillo-Forlanini, Claudio Clini, che ospita la centrale operativa del 118 della capitale.

Il 112 ha segnalato al 118 un incidente stradale alle 6.49, seguito



da numerose chiamate di soccorso nei minuti successivi da parte di cittadini coinvolti nello scontro automobilistico.

Alle 7 e mezza la situazione si è evidenziata in tutta la sua drammaticità, ha spiegato Clini, e il 118 ha inviato sull'autostrada ambulanze da Colferro, Valmontone, Palestrina, Velletri, Tor Bella Mónica, Lunghezza, Frosinone, e dagli ospedali di Roma, Sant'Eugenio e San Camillo. Tra i feriti 45 sono stati portati nell'ospedale di Anagni, 50 in quello di Colferro, 3 a Ferentino, 16 a Frosinone, 15 a Valmontone e 5 a Velletri. Gli interventi sono stati coordinati dal responsabile del 118 regionale, Mario Costa.

seduto dietro con gli altri». Un paio d'ore insieme, neanche il tempo di sapere se la vittima avesse moglie o figli. «Al momento dell'incidente dormivo - ricorda - non ho capito cosa è successo. Michele è subito sceso ma io, nella concitazione del momento non me ne sono reso conto. Quando l'ho visto era disteso a terra, schiacciato fra il nostro furgone e una Mercedes bianca che l'aveva travolto. Non siamo riusciti a fare nulla».

Sono tanti gli operai coinvolti nel maxitamponamento. «Siamo riusciti ad aprire le porte della macchina e a fuggire. Abbiamo vissuto momenti dialettico terrore». Giovanni Ruocco, 49 anni, al pronto soccorso di Anagni, racconta la sua esperienza dell'incidente. Ruocco, che con altri quattro colleghi operai di un'impresa edile a Siena stava andando al lavoro, ha forti dolori, ma riesce a parlare. «Eravamo in un tratto dove la velocità non superava gli 80 km/h - dice - perché la visibilità era piuttosto ridotta. All'improvviso una macchina ci è piombata addosso, distruggendo la mia auto. Poteva andare peggio». Domenico Saputo, 45 anni, operaio di Caserta, era diretto con due colleghi a Rignano Flaminio. La Fiat Tipo su cui viaggiava è finita contro una macchina che la precedeva: «All'improvviso - dice - mi sono trovato le macchine ferme davanti e ho visto la morte».

## UN EDILE PENDOLARE

### Faceva 800 km al giorno

ROMA. È stato travolto da una vettura nel groviglio di lamiera, dopo essere sceso dal mezzo su cui viaggiava. È la storia di Michele Lamberti, carpentiere di Nola, che stamane insieme con altri quattro colleghi stava andando a Fabri, in Umbria. Una vita dura, 800 km di viaggio fra andata e ritorno, partenza il lunedì, ritorno la sera. A parlarne è uno dei colleghi della vittima che ha preferito non dare il proprio nome. «Io Michele l'avevo conosciuto questa mattina (ieri n.d.r.), aveva già lavorato in Umbria, ma questo era il suo primo giorno di lavoro con noi - racconta - era lui a guidare il furgone, io ero