

Maria Zegarelli

ROMA La vita di Mario Siepi è cambiata all'improvviso, un pomeriggio del 15 marzo scorso. Quella di suo figlio Ezio, 28 anni, si è fermata alle 14.05 dello stesso giorno, sull'A 14, al chilometro 283 della carreggiata Nord, a tre chilometri dal casello di Fermo.

«Signor Siepi, abbiamo una brutta notizia. Suo figlio ha avuto un incidente». Quella frase, arrivata per telefono, ha segnato un solco definitivo tra il padre e il dopo del signor Siepi e della moglie Nunzia Bocassini. Il primo era fatto di progetti per il futuro - «la liquidazione di tutta una vita di lavoro sarebbe arrivata a breve e allora Ezio avrebbe potuto realizzare il desiderio di un'attività in proprio» - l'impegno come dirigente pubblico per lui, la casa da seguire per lei, gli appuntamenti quotidiani, quelli a cui uno è abituato da sempre.

Il dopo, e questo primo Natale senza quell'unico figlio, li ha convinti ancor di più, è tutto qui: «Denunciare le inadempienze, la sciattezza, la noncuranza di tutti coloro che sono responsabili della sicurezza delle strade dove ogni giorno migliaia di automobilisti passano».

Oggi il signor Siepi conosce a menadito tutte le circolari e le direttive emesse dal ministero dei Lavori pubblici e dall'Anas relative a strade a scorrimento veloce e autostrade. Conserva tutto il materiale in una grande cartella di cuoio nera, suddiviso in cartelline più leggere di cartone. Poi, in un plico più piccolo, protette da un velo di cellophane, ci sono le fotografie di suo figlio Ezio. In un cofanetto blu, di quelli che si usano per conservare gli oggetti preziosi c'è un rettangolo metallico. Si tratta di una piastrina antisfilamento, di quelle che si fissano al guard rail con un bullone. «Questa - spiega - sul guard rail dove è andata a sbattere l'auto di mio figlio non c'era. Non ce l'avevano messa, così il bullone è saltato insieme al guard rail che finiva proprio all'inizio di una scarpata. Mio figlio è andato giù in quel punto, lungo la scarpata. È morto sul colpo, come il suo compagno di viaggio». Mario Siepi racconta che vorrebbe inviarla al direttore della società autostrade, quella piastrina. «Perché gli ingegneri, ma anche un poliziotto che ha fatto il sopralluogo, ci ha detto che se la scarpata fosse stata protetta, se quel

«Primo Natale senza Ezio che forse sarebbe vivo se il guard rail avesse retto

Incidente mortale sull'A14 vicino Bologna la vigilia di Natale



## «Un maledetto guard rail è l'assassino di mio figlio»

### La lotta di un padre per la sicurezza sulle strade

rettangolo metallico fosse stato al suo posto, Ezio avrebbe avuto una chance in più», chiarisce. È in nome di quella chance che adesso i genitori di Ezio impiegano il loro tempo libero. «Per far in modo che non sia negata ad altri», dice mentre sfilava una delle cartelline un decreto emesso dal Ministero dei lavori pubblici il 18 febbraio del 1992, numero 223. Spiega: «All'articolo 2 il decreto prevede che il rifacimento di tratti significativi deve essere diretto da un ingegnere specializzato e che le barriere laterali devono dare sicurezza reale all'automobilista». In quel tratto di strada - anche questo lo dice con dati alla mano - il traffico giornaliero medio, è pari a 3 mila vetture, quindi necessita di protezione di tipo H3. «Ovviamente la realtà è tutt'altra», precisa.

La mano scorse veloce i documenti. Arriva alla direttiva Anas 6477, del 12 maggio 1998, a pagina 3: «Si evidenzia a tal fine che anche le opere di protezione laterale, i guard rail, per l'appunto, costituiscono una struttura finalizzata, peraltro, alla sicurezza della circolazione stradale, e non un semplice accessorio di arredo del corpo stradale. E

dunque, per tale fondamentale ragione, a salvaguardia della pubblica incolumità, della sicurezza della circolazione e delle personali responsabilità dei funzionari, che si rende assolutamente necessario procedere, prima dell'affidamento dei lavori, ad un'attenta e puntuale verifica della certificazione dei crash-test prodotta dalle imprese...».

«Vede - spiega alzando gli occhi dal foglio che ormai conosce a memoria -, l'assurdo è che in Italia uno come me che cerca di capire quali siano le regole e si muove per farle rispettare passa per un uomo reso pazzo dal dolore della perdita del figlio. In un altro paese, in Inghilterra, o in Germania, avrei avuto ascolto, giustizia. Invece, dopo 9 mesi dalla morte di Ezio quel guard rail è stato rimontato esattamente come prima, senza fascia antisfilamento. Probabilmente per risparmiare qualche euro in più. E la scarpata, quella dove è finita l'auto di mio figlio è ancor apriva di protezione. Per loro, magistrati e addetti ai lavori si è trattato di incidente stradale, uno tra i tantissimi che accadono. Niente di più che questo». Invece Ezio, un diploma scientifico, una

fidanzata, molti amici, era il futuro, la ragione di molte scelte. Era tutto ciò che un figlio è per i suoi genitori. «Una spinta ad andare avanti, a rimandare l'età della pensione».

Mario Siepi, invece, adesso ha deciso che a gennaio andrà in pensione. Avrà molto tempo a disposizione e sa già come lo impiegherà: «Non faremo parchi o giardini in memoria delle vittime della strada. Non servono a niente. Intenderemo una causa contro la società autostrade, ho montagne di fotografie che dimostrano lo stato della manutenzione delle autostrade. Non permetterò che altri muoiano per a negligenza di qualche funzionario o addetto alla manutenzione poco attenti alle norme. Ormai non ho nulla da perdere. La mia liquidazione sarebbe servita per il futuro di Mario. Li spenderò ugualmente per lui, per far sì che chi è responsabile delle strade lo sia davvero». È un modo per sopportare meglio l'idea di quel vuoto arrivato all'improvviso, un pomeriggio di marzo.

Non è un pazzo, né un eroe, tantomeno un illuso. È un uomo «che vuole ancora credere nell'efficienza del paese in cui vive».



## Tre giovani albanesi dilaniati dai botti che avevano rubato

ROMA L'elenco tragico dei morti per i botti di fine anno è cominciato, in Campania, il giorno di Natale. I tre albanesi saltati in aria nel Casertano, dopo aver rubato due quintali di fuochi di particolare potenza, sono le prime vittime di queste feste: a costare loro la vita è stata l'incoscienza con cui hanno maneggiato il bottino. Ieri i carabinieri di Aversa hanno identificato le vittime: tre immigrati con un lungo elenco di precedenti per furto e rapina, uno dei quali appena uscito dal carcere. Qari Selishta e Ajat Toci, poco più che ventenni, Alia

Admir, di 30 anni, hanno scelto la notte di Natale per introdursi in una piccola fabbrica di fuochi d'artificio in una frazione del piccolo centro di Orta di Atella. Si sono impossessati di due quintali di bombe, fuochi ad alto potenziale che dovevano essere utilizzati all'aperto durante una festa patronale, del valore di circa 3000 euro: hanno caricato le scatole su un'auto rubata poche ore prima, ma dopo aver percorso qualche centinaio di metri sono stati uccisi da uno scoppio che ha proiettato i corpi lontano, sventrando le lamiere della vettura. A scoprire i corpi è stato, l'altra mattina, il proprietario della piccola fabbrica, andando a dar da mangiare ai suoi cani. Anche in Calabria e in Puglia ci sono stati ferimenti, per fortuna meno gravi. Tutte avvisaglie di ciò che potrebbe succedere la notte di San Silvestro: e così si moltiplicano, in queste ore, gli inviti ad evitare rischi inutili che negli ultimi dieci anni, hanno causato in Italia 28 morti. Un teologo campano, padre Antonio Rungi, chiede a tutti i preti d'Italia di parlare dall'altare nei prossimi giorni, invitando i fedeli a devolvere in opere di solidarietà l'equivalente dei fuochi pericolosi e soprattutto evidenziando che per la Chiesa è un peccato grave mettere in pericolo la vita attraverso gesti sconsiderati. Dalla Campania, regione che detiene il primato negativo delle vittime, Legambiente ricorda alcune cifre del business dei botti. Le «bombe» di Capodanno cambiano nome ma il loro potenziale di distruzione resta uguale. Per realizzarne una, i fabbricanti spendono circa 5 euro: lo stesso pezzo verrà rivenduto anche a 200 euro.

Il tragico incidente nei pressi di Foggia

## Ponte per le feste: è strage

Oltre cento i morti per incidenti stradali. La velocità è la causa principale

Eduardo Di Blasi

ROMA Un emigrante molisano, una studentessa di Carpi che studiava a Firenze e per mantenersi faceva la commessa, un diciottenne neopentatento, una mamma e il suo bambino di 9 anni, un extracomunitario irregolare, un tenente pilota dell'Aeronautica militare, un nonno investito da suo nipote, un signore falciato mentre andava alla messa di mezzanotte, un'auto con targa polacca piombata sul tragitto di un Eurostar in corsa, un anziano che aveva fermato la propria vettura per soccorrere un altro signore ri-

masto in panne.

«La politica dovrebbe essere a difesa della vita. Mi domando come è possibile che di fronte a migliaia di morti e di feriti i nostri decisori politici rimangano del tutto indifferenti». È il cardinale Ersilio Tonini a parlare. In un'intervista a «Il Centauro», periodico dell'Associazione Sostenitori Amici Polstrada, il vescovo emerito di Ravenna bacchetta la classe politica dopo la strage sulle strade del ponte di natale.

In tre giorni, i tre giorni del ponte di Natale, sulle strade italiane hanno perso la vita quasi quaranta persone, un centinaio considerando il «lungo ponte» iniziato ve-

nerdi scorso. In paesi che a stento si trovano sulle carte geografiche, con precise indicazioni sul chilometro dell'impatto e sui modelli di auto, con dinamiche più o meno conosciute.

Così sono andati via, contro un platano, un muro di mattoni, un'altra vettura, un guardrail, in una pozza d'acqua, nella nebbia.

Michele Marco Zompit, in servizio al quattordicesimo stormo dell'Aeronautica a Pratica di Mare, è deceduto nel pomeriggio del giorno di Natale. La sua Bmw si è infilata sotto il rimorchio di un tir parcheggiato in un'area di sosta a Barberino del Mugello, sulla A/1. Dani-

lo Greco, 65 anni, è invece stato travolto a Riveggio, sempre sulla stessa autostrada. Era sceso dall'auto per soccorrere un automobilista che era rimasto coinvolto in un incidente quando un'altra vettura è piombata su di lui.

Nadia Goglio era nata il 25 dicembre di 35 anni fa. È morta sulla provinciale Volpiano-Lombardore, vicino Torino, nel giorno del suo compleanno: un incidente frontale. Suo figlio, 9 anni, è deceduto con lei. Stesso destino a chilometri di distanza. La Volkswagen Polo di Giustina Piccolo, 56 anni, è uscita di strada a Grazianise, nel Casertano precipitando in un fossato ri-

colmo di acqua piovana. È morta, assieme al figlio Giovanni, 24 anni.

Al chilometro tre della litoranea di Ostia tre extracomunitari sono deceduti in un altro incidente frontale: due sono stati sbalzati dall'abitacolo al momento dell'impatto. Il terzo è rimasto intrappolato nella vettura che poi ha preso fuoco.

Probabilmente provengono dall'Est Europa anche gli occupanti della macchina che, dopo aver rotto le sbarre del passaggio a livello, si è bloccata sui binari proprio nel momento in cui passava l'Eurostar Taranto-Milano. Uno dei due è morto, l'altro è rimasto gravemen-

te ferito ed è stato ricoverato nel policlinico di Foggia.

A Modena un pensionato di 71 anni è deceduto nella notte di Natale. Pare avesse preso la tangenziale contromano. E nella medesima città, poche ore prima, è stato investito da un'auto anche Roberto Lonati, muratore di 34 anni. Aveva alcuni piccoli precedenti penali, e per questo non è escluso l'omicidio volontario. Non c'era invece sicuramente volontarietà nell'incidente di Corridonia (vicino Macerata). Dalla foschia, un ventenne ha visto sbucare la sagoma di un uomo che attraversava sulle strisce. Non è riuscito a frenare. Ha ucciso il nonno

materno.

«L'obbligo dei fari accesi e l'innalzamento dei limiti di velocità si sono dimostrati inefficaci se non controproducenti - attacca il presidente dei Verdi Alfonso Pecoraro Scanio - La sola propaganda non basta per evitare le stragi: occorre un investimento serio sull'educazione stradale, sulla manutenzione e sul controllo del territorio». E, in effetti, il numero degli incidenti sulle strade non è diminuito di un'unità rispetto all'anno scorso. Addirittura nel week-end scorso, quello compreso tra il 20 e il 22 dicembre, gli incidenti sono stati esattamente gli stessi: 1918.

L'ex sindaco del centro terremotato scrive al premier dopo la sua visita del 23 dicembre: «Il vero problema è far rinascere il paese». Due avvisi di garanzia per il crollo della scuola

## San Giuliano: «Troppa enfasi per un cantiere di case in legno»

ROMA Tra le lettere di auguri natalizi Silvio Berlusconi ne ha ricevuta che non ha nulla di festoso. Perché anche se è Natale (siamo ancora nel clima) a San Giuliano ci sono ancora i senzatetto. Nella lettera c'è scritto: «La consegna, troppo enfatica, delle cassette in mezzo ad un cantiere aperto e non delle prefabbricate villette con verde, non può stendere un velo sui problemi enormi e via via più drammatici che dobbiamo fronteggiare, per restituire coraggio a noi stessi e per far rinascere moralmente e fisicamente San Giuliano». Il mittente è l'ex sindaco del paese terremotato, già vice presidente della Giunta regionale di centrosini-

stra, Giuseppe Astore.

Astore, che per scelta da circa due mesi vive con i concittadini nei ricoveri della Protezione civile, rivolge una serie di appunti e di richieste al capo dell'Esecutivo, che proprio lunedì scorso è arrivato nel paese molisano per consegnare le prime dieci case prefabbricate e decidere le modalità di ricostruzione del centro abitato. «Conosciamo il tuo stile - afferma Astore - lo rispetto, ma non lo condivido. Troppe ragioni, umane, culturali, tutte inte-

riori, distinguono il nostro sentire la tragedia dall'immagine che hai voluto dare delle questioni aperte della nostra comunità, privilegiando i meriti del tuo Governo. Hai promesso risorse finanziarie, da prendere dalla legge sulle autostrade e sulle ferrovie. Vedremo. Penso che non perderai l'occasione per presentarci al momento giusto, con efficaci inquadrate televisive e con il sorriso del tuo ottimismo». Dritto per la sua strada, l'ex sindaco, prosegue: «No, qui non tutto va bene. Ne potrà andar bene, se non verrà una grande spinta morale lettiva, che proponga un progetto di rinascita e di sviluppo. Un proget-

to che per noi deve essere, certo, di ricostruzione materiale, ma che dovrà anche ripristinare nella nostra coscienza l'amore per noi stessi, per i nostri figli e per la nostra identità, ricongiunti dalla speranza di nuove certezze di crescita morale e di lavoro, e non più solo dal dolore. Un progetto che sia frutto della iniziativa di questa e delle altre comunità interne toccate dal sisma, storicamente marginale». Per l'ex assessore e vice presidente della Regione «l'unicità dell'evento e la straordinaria

rietà delle sue conseguenze attendono risposte e soluzioni politiche e democratiche "straordinariamente adeguate". Astore punta, poi, l'indice «sulle pratiche usuali del potere, del Governo e della politica, non all'altezza di questa realtà, ma richiedono una profonda e coraggiosa rivisitazione del loro modo di essere verso la società e l'economia». Chiedendo scusa per l'uso del «tu», Giuseppe Astore conclude: «Con questo spirito ti chiedo di rispettare non solo le tue promesse, ma anche la nostra dignità, che merita una capacità molto più elevata della classe dirigente regionale. Un gruppo dirigente che, invece, recita i soliti

strati titolari dell'inchiesta, hanno ipotizzato gli stessi reati per i quali, il 15 dicembre, erano finite indagate altre sei persone, tutti tecnici e ingegneri: disastro colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colposo».

Non si conoscono ancora i nomi delle persone destinatarie delle due nuove informazioni di garanzia. Anche l'iscrizione degli ultimi due tecnici nel registro degli indagati, secondo quanto appreso, servirebbe a consentire ai periti nominati dalla procura di effettuare quegli accertamenti irripetibili che altrimenti non potrebbero essere svolti senza la presenza degli indagati.