

Una cisterna piena di solventi, un tir, un automezzo carico di legname, uno che trasportava bombole di idrogeno. Un grande rogo con le persone incastrate tra le lamiere

Tredici morti e 80 feriti per un banco di nebbia

Tamponamento a catena sulla Venezia-Trieste ed è l'inferno. I testimoni: c'era il sole... poi non abbiamo visto più nulla

Segue dalla prima

«È andata bene, stiamo quasi tutti bene». Ma la nebbia, la nebbia, l'ha vista? «Macché. C'era il sole. Un attimo, mi sono girato, e sono volato via». Nella stessa stanza, all'ospedale di San Donà, intubato, ingessato, l'autista del furgone tamponatore fa gran cenno e conferma rauco: «Gran sole, sì... Mi ero appena messo gli occhiali da sole... è saltato fuori un muro di nebbia».

Così dev'essere andata più o meno dappertutto, nei tre incidenti ravvicinati alle sette del mattino, sulla Venezia-Trieste attorno a Cessalto, la zona più perniciosa del Veneto, quanto a nebbia. Tredici morti, la maggior parte totalmente carbonizzati, 4 moribondi, ottanta feriti sparsi negli ospedali. E poteva andare peggio, molto peggio, poteva essere l'apocalisse stradale del secolo, quando una cisterna slovena piena di solventi per vernici ha tamponato un Tir incendiandosi, ed è stata tamponata da un rimorchio di legname che ha preso fuoco a sua volta, e nel rogo è andato a sbattere, per terzo, un articolato che trasportava bombole di idrogeno, lunghe e minacciose come i missili di Saddam. Si sono annerite, lambite dal fuoco, sfiorate dai cavi dell'alta tensione caduti da un traliccio. I pompieri le bombardavano d'acqua, da terra e da un elicottero, eroici, perché un'esplosione avrebbe spazzato via tutto nel raggio di chilometri. Non lo sapevano ancora: le bombole erano vuote, la ditta le stava portando a caricare.

In questo gran rogo, poco dopo l'area di servizio di Cessalto, direzione Venezia, ci sono 7 morti carbonizzati. Un intrico di lamiera indistinguibile, un'unica massa di rottami, che i vigili del fuoco sezionano lentamente, tolgono a pezzi con le autogru e sbattono nelle scarpe, scavando per arrivare ai corpi; l'ultimo, di chissà chi, lo trovano a metà pomeriggio. L'asfalto è fuso in profondità, i mozzati delle carcasse vi affondano. C'è un odore tremendo, di gomma e di carne bruciata; nell'ammasso, anche un tir, di maioli. A sera comincia a piovere, e un chilometro di strada sfrigola e fuma di nuovo.

C'era, qua in mezzo, Alessio Fagotto, un volontario dei vigili del fuoco. Tamponato, scende dall'auto, un furgone a tutta velocità gli trancia una gamba prima di schiantarsi. Riesce a stringersi una cinghia al ginocchio, a chiamare col cellulare gli amici pompieri di Mestre: «La gamba, venite ad aiutarmi, cercate la mia gamba...». Loro sono già per strada, quando riescono ad arrivare risalendo il fiume di auto incastrate

Un volontario dei vigili del fuoco ha perso una gamba investito da un furgone che è andato a schiantarsi



Soccorritori alla ricerca delle vittime tra le lamiere delle auto carbonizzate, dopo l'incidente stradale avvenuto ieri mattina sulla A4 tra Cessalto e Noventa di Piave

A destra una veduta del luogo del disastro che ha coinvolto centinaia di automezzi



i rimedi

Le luci sperimentali non funzionano meglio punire chi va troppo veloce

ROMA La prima, fondamentale, regola contro la nebbia «killer» rimane sempre la stessa: la prudenza e il senso di responsabilità di chi guida. Ma devono essere «vera» prudenza e «vera» responsabilità, perché è quasi sempre l'automobilista che si «suicida», non rispettando le più elementari regole di sicurezza. È questa la conclusione di polizia stradale e gestori di strade statali ed autostradali riguardo agli incidenti, spesso gravissimi che si verificano in presenza di nebbia, soprattutto nei mesi a rischio: novembre ed il periodo da gennaio a marzo. Stessa considerazione anche dall'Osservatorio incidenti stradali. «Non ci sono nuove soluzioni - dice il suo presidente Emanuele Vezzali - distanza di sicurezza, velocità moderata e un'educazione alla sicurezza». «Va fatta una distinzione - spiega però un esperto della Polstrada - tra nebbia a banchi, nella quale anche il conducente più prudente può trovarsi all'improvviso, in situazioni come quella di oggi (ndr.

ieri), in cui una larga fascia della pianura veneta è stata interessata dal fenomeno. In questo secondo caso la «regola principe» è una sola: servirsi del treno. Altrimenti, oltre a consigli che sembrano scontati, ma non lo sono, come ridurre la velocità ed aumentare di molto la distanza di sicurezza, l'importante è rendersi il più possibile visibili per chi segue, accendendo le luci posteriori anti-nebbia. In Italia - sottolineano alla Polstrada - il limite di velocità, che in autostrada è di 130 km l'ora, scende a 50 km in caso di visibilità ridotta non oltre i 40-50 metri». Il difficile, però, è farla rispettare perché, com'è facilmente intuibile, con la nebbia i sistemi di rilevamento della velocità perdono gran parte della loro efficacia. Il problema nebbia, peraltro, appare di difficile soluzione dal punto di vista dei sistemi di sicurezza: risultati negativi, infatti, sono venuti da esperimenti di illuminazione su pali, tentati in Olanda, Francia e Belgio. In Italia, invece, sono stati sperimentati,

con scarso successo, sistemi fondati sulle «bande rumorose» e sulla segnaletica verticale. Per Igino Lai, responsabile operativo della società Autostrade, la soluzione ai problemi legati alla nebbia nelle autostrade è l'installazione di telecamere in grado di controllare il traffico, la velocità, la media tenuta da un automobilista, i sorpassi in zona vietata e, quando necessario, la multa salatissima. «Entro quest'anno - annuncia Lai - ci saranno 70 postazioni di controllo, per il 2004 altre 200, per arrivare nel 2005 a 400. In Inghilterra - dice Lai - hanno ridotto il numero di morti e di incidenti del cinquanta per cento. E con la tragedia di ieri si riapre tra i politici la polemica sulla sicurezza stradale. «In presenza di visibilità nulla per nebbia, le autostrade ed altre arterie andrebbero chiuse al traffico», ha detto il viceministro dei Trasporti e Infrastrutture Mario Tassone. Ma il ministro per le Infrastrutture Pietro Lunardi è contrario. «Non sono favorevole - ha detto - perché chiude-

re le autostrade vorrebbe dire creare problemi molto più gravi e molto più importanti su tutta la viabilità ordinaria». «Non è più tollerabile - replicano i deputati Ds del Veneto - il ritardo del governo che deve intervenire per realizzare la terza corsia anche nelle tratte autostradali che ancora non ne dispongono e prevedere il divieto di sorpasso tra mezzi pesanti nelle tratte che non dispongono della terza corsia». Luci gialle ai lati delle autostrade come negli aeroporti, è, invece, ciò che propone il segretario nazionale della Lega Nord Veneto, Giampaolo Gobbo, mentre il senatore leghista Antonio Vanzo sollecita un tavolo tecnico da istituire al ministero delle Infrastrutture, con tutti i gestori autostradali, la polizia stradale e le Regioni. Una proposta condivisa anche da Legambiente. «Lunardi - afferma Gobbo - piuttosto che pensare al ponte sullo stretto, pensi a risolvere il problema della nebbia sulle autostrade del Nord che tanti morti sta provocando».

Il processo per il disastro aereo che provocò la morte di 118 persone si farà. Alla sbarra anche Gualano, amministratore delegato dell'Enav

Undici rinvii a giudizio per la tragedia di Linate

MILANO Undici rinvii a giudizio per la tragedia di Linate, il disastro aereo che l'8 ottobre del 2001 provocò la morte di 118 persone. Ieri mattina, finita l'udienza preliminare, il gup Silvana Petromer ha deciso che il processo ci sarà, a partire dal 4 giugno prossimo, davanti ai Giudici della Quinta Sezione penale del Tribunale di Milano. Per tutti gli imputati l'accusa è di concorso in omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Tirano un sospiro di sollievo i parenti delle vittime, soddisfatti perché il processo ci sarà, perché sapranno chi è responsabile della morte di figli, genitori, mariti e mogli. Anche se c'è un'incognita che grava sul processo. Il gup ha re-

spinto sette richieste di abbreviato «perché intempestive» e le difese ritengono di poter avere appigli procedurali per chiedere, al momento dell'apertura del dibattimento, che la questione torni sul tavolo del gup: un ping-pong giudiziario che allungerebbe molto i tempi.

Sandro Gualano, amministratore delegato dell'Enav all'epoca della tragica collisione aerea è l'unico imputato a presente. Protesta: «Sono accusato di non aver firmato un contratto». E questa in effetti è una delle tante, gravi, colpevoli negligenze che i pm Celestina Gravina ed Emanuela Corvetta hanno messo nero su bianco per dimostrare che la tragedia non fu causata

da una fatalità ineluttabile. Oltre a Gualano il gup ha disposto il rinvio a giudizio per Fabio Marzocca, Santino Ciarniello, Sandro Gasparrini, Nazzeno Patrizi, Raffaele Perrone, Paolo Zacchetti, Francesco Federico, Vincenzo Fusco, Antonio Cavan, e Giovanni Lorenzo Grecchi. Secondo l'accusa tutti loro, in qualità di «esponenti delle autorità responsabili della sicurezza operativa dell'aeroporto di Linate, per negligenza, imprudenza, imperizia nell'assolvimento della missione istituzionale» non avrebbero progettato, potenziato, adottato e verificato «un adeguato sistema di assistenza e di controllo» relativamente ai movimenti sulla pista degli aerei in

condizione di scarsa visibilità e alta densità di traffico, tali comunque da prevenire l'invasione di pista da parte di aerei in partenza dal parcheggio dell'aviazione generale. Sotto accusa è in particolare la mancata installazione del radar di terra «che avrebbe potuto impedire l'incidente». Ma non solo: la scarsa segnaletica e il funzionamento difettoso di altri dispositivi, come sensori antri intrusione, hanno consentito al Cessna, l'aereo da turismo che provocò l'impatto mortale, di trovarsi sulla pista di decollo, in rotta di collisione col l'aereo di linea della compagnia scandinava Sas. Sandro Gualano e Fabio Marzocca, all'epoca rispettivamente ammini-

stratore delegato e direttore generale dell'Enav, avrebbero la responsabilità di non aver realizzato «con la dovuta urgenza» l'installazione del radar «ritardando ingiustificatamente la conclusione delle procedure» al fine di mettere in funzione l'apparecchiatura. I due sarebbero anche responsabili di non aver adottato nello scalo milanese, in assenza del radar, soluzioni alternative.

Paolo Pettinaroli, presidente del comitato 8 Ottobre, che nella tragica collisione aerea ha perso il figlio commenta soddisfatto: «I magistrati hanno agito con grande attenzione e grande professionalità. È questo è un bene per la giustizia italiana».

frugano, la trovano: carbonizzata. Per ore, poi, infermieri e uomini della protezione civile hanno setacciato l'asfalto, con sacchetti gialli in pugno, a raccogliere altri brandelli di esseri umani.

E c'era Mario, un giovane veneziano che se l'è cavata con poco ma l'ha vista orrenda, come tutti: «Avevo appena fatto il pieno, sono uscito dall'area di servizio, poco dopo ho sbattuto su un muro di Tir. Mi ha tamponato una Volvo col rimorchio, c'era dentro un cavallo. Poi altre, uno sbattimento continuo. Un furgone è rotolato oltre il guard-rail. Sono sceso. Gli autisti davanti parlavano di un conducente di Tir che aveva sbattuto per primo ed era scappato».

Nebbia a banchi, scontri a banchi. Corsia opposta, verso Trieste. Un tamponamento con due morti - uno è un ispettore dei vigili del fuoco di Trieste, Mauro Savron - vicino all'area di servizio. Un altro, grosso, quattro morti, quattro chilometri prima del grande rogo: è quello della gita scolastica. Collegio Astori di Mogliano Veneto, scuola media privata dei salesiani, classe 3^a B: «Eravamo appena partiti. Dovevamo star via fino a domenica, andavamo a Vienna, al ritorno ci saremmo fermati a Mathausen».

C'erano i ragazzi, una dozzina di loro genitori e due insegnanti, io e un collega, che aveva con sé anche la moglie e il figlio di 10 anni», fa i conti don Agostino. Un genitore si è fratturato la spalla, ma è proprio il bambino più piccolo il ferito più serio: «Stava seduto in prima fila, vicino all'autista. I vetri gli hanno tagliato il collo. Sanguinava moltissimo». Le porte si erano incastrate, qualcuno ha rotto i finestrini. La mamma del bambino non è stata ad aspettare ambulanze: si è calata fuori, si è fatta passare il figlio, con lui in braccio ha scavalcato il guard-rail, valicato il fossato, ed è sbucata in una stradina comunale che fiancheggiava l'autostrada. Un'auto si è fermata, l'ha caricata, e via al pronto soccorso: i primi ad arrivare.

Adesso, il bimbo sta bene, è ricoverato in pediatria, assieme ad un piccolo rumeno che forse viaggiava col papà camionista. A lungo, i ragazzini sono rimasti sul posto. Piangevano. Calati in un inferno.

Dice don Agostino: «Le ambulanze sono arrivate presto, ma non riuscivano a ripartire, tutta l'autostrada si era bloccata. Stavamo là, e sul ciglio c'erano quei corpi di morti distesi e allineati. I medici passavano, scavalcavano, cercavano di capire chi stava peggio...». La nebbia, com'era venuta, se n'era già andata.

Michele Sartori

Un chilometro prima un altro grave incidente ha coinvolto un'intera scuola media: erano in gita scolastica

Tangenti, a rischio i lavori della Salerno-Reggio Calabria

Se perderà l'attuale gestione degli appalti, non vi è nessuna certezza sul rispetto dei tempi per il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, con la conseguenza di costi gonfiati e carenza di qualità dell'opera. Lo scrive l'Authority per la vigilanza sui lavori pubblici, in una lettera di contestazione indirizzata all'Anas. «Il perdurare dell'attuale organizzazione e gestione dei lavori - scrive infatti l'Authority presieduta da Francesco Garri - non assicura alcuna concreta oggettiva previsione circa l'ultimazione dell'intervento di adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, preordinando lo stesso a sicuri rilevanti aumenti di costi e tempi e

a carenza di controlli sulla qualità dell'opera dalla quale possono conseguire futuri oneri aggiuntivi per manutenzione». Il completamento dell'arteria autostradale, secondo le previsioni, è fissato nel 2006. Ma i tecnici dell'Authority sono scettici e puntualizzano all'Anas una lunga serie di interventi da mettere in campo, a fronte delle irregolarità riscontrate nelle attività ispettive scattate nel 2001 e proseguite negli anni successivi. L'Authority di vigilanza, che ha fatto pervenire alla Commissione bicamerale Antimafia un corposo dossier, conferma nella lettera che procederà nelle attività di monitoraggio bimestrale e alle ispezioni.

l'Unità **Abbonamenti**
Tariffe 2003

		quotidiano		internet
		Italia	estero	
12 MESI	7 GG	€ 267,01	€ 516,45	€ 277,01
	6 GG	€ 229,31		€ 120,00
6 MESI	7 GG	€ 137,89	€ 309,87	€ 147,89
	6 GG	€ 118,79		€ 60,00

Puoi scegliere tra le seguenti modalità di abbonamento:
 • postale consegna giornaliera a domicilio
 • coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola

Come sottoscrivere l'abbonamento:
 • versamento sul C/C postale n° 48407035 intestato a Nuova Iniziativa Editoriale Spa Via dei Due Macci 23 - 00187 Roma
 • Bonifico bancario sul C/C bancario n° 22096 della BNL, Ag. Roma-Corso ABI 1005 - CAB 03240 (dall'estero Cod. Swift BNLITRABBB)

Per ulteriori informazioni scrivi a: abbonamenti@unita.it oppure telefona all'Ufficio Abbonamenti dal lunedì al venerdì dalle ore 10.00 alle ore 16.00 al numero 06.69646471 - fax 06.69646469

carta di credito Visa o Mastercard (seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unita.it)
 Importante indicare nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio, per posta o internet

Per la pubblicità su **l'Unità**

PK **publicompas**

MILANO, via G. Carducci 29, Tel. 02.244.24611
TORINO, c.so Massimo d'Azeglio 60, Tel. 011.6665211
ALESSANDRIA, via Cavour 58, Tel. 0131.445552
AOSTA, piazza Chanoux 28/A, Tel. 0165.231424
ASTI, c.so Dante 80, Tel. 0141.351011
BARI, via Amendola 166/5, Tel. 080.5485111
BIELLA, via Roma 5, Tel. 015.8491212
BOLOGNA, via Parmeggiani 8, Tel. 051.6494626
BOLOGNA, via del Borgo 101/A, Tel. 051.4210955
CAGLIARI, via Ravenna 24, Tel. 070.305250
CASALE MONF., via Corte d'Appello 4, Tel. 0142.452154
CATANIA, c.so Sicilia 37/43, Tel. 095.7306311
CATANZARO, via M. Greco 78, Tel. 0961.724090-725129
COSENZA, via Montesanto 39, Tel. 0984.72527
CUNEO, c.so Giulio 21bis, Tel. 0171.609122
FIRENZE, via Don Minzoni 46, Tel. 055.561192-573668

FIRENZE, via Turchia 9, Tel. 055.6821553
GENOVA, via D'Annunzio 2/109, Tel. 010.53070.1
GOZZANO, via Cervino 13, Tel. 0322.913839
IMPERIA, via Alfieri 10, Tel. 0183.273371 - 273373
LECCE, via Trinchese 87, Tel. 0833.314185
MESSINA, via U. Bonino 15/c, Tel. 090.65084.11
NOVARA, via Cavour 13, Tel. 0321.33341
PADOVA, via Mentana 6, Tel. 049.8734711
PALERMO, via Lincoln 19, Tel. 091.6230511
REGGIO C., via Diana 3, Tel. 0965.24478-9
REGGIO E., via Brigata Reggino 32, Tel. 0522.368511
ROMA, via Barberini 86, Tel. 06.4200891
SANREMO, via Roma 176, Tel. 0184.501555-501556
SAVONA, p.zza Marconi 3/5, Tel. 019.814887-811182
SIRACUSA, via Teracati 39, Tel. 0931.412131
VERCELLI, via Verdi 40, Tel. 0161.250754

PER NECROLOGIE-ADESIONI-ANNIVERSARI TELEFONARE ALL'UFFICIO DI ZONA

ANITA PIANTONI
RAIMONDI

Nonna cara, tutto è poco per te.
Terra sit tibi levis.

Con amore, Alberto, Enrica, Valentina, Marco, Alessandra, Davide, Giulia.

Ciao **ANITA**

Famiglie Piantoni Raimondi.

1955 **LORENZO UGOLINI** (NALDI)

I familiari lo ricordano con immutata affetto.

Bologna, 14 marzo 2003

Per Necrologie Adesioni Anniversari

PK **publicompas**

Lunedì-Venerdì ore 9.00 - 13.00
14.00 - 18.00
Sabato ore 9.00 - 12.00