

Venticinque i morti del week end, nove sulle strade del controesodo: velocità, maltempo e imprudenza le cause principali delle disgrazie

Incidenti, barriere di sicurezza sotto accusa

Una ragazza ha perso la vita schiantandosi contro la «cuspid» di un casello alle porte di Milano

Luigina Venturelli

MILANO Venticinque morti, in gran parte giovani, ed oltre una trentina di feriti. È il tragico bilancio degli incidenti stradali che hanno funestato il lungo ponte delle festività pasquali. Solo ieri le vittime sono state nove, di cui quattro decedute nello scontro frontale fra due automobili sulla statale per Modena.

Le cause più frequenti, come sempre, sono l'alta velocità, il maltempo e l'imprudenza. Ma non solo: anche le barriere di sicurezza, costruite per rendere meno pericolosa la circolazione, possono trasformarsi in concause di incidenti mortali. È il caso delle cuspidi, le recinzioni dalla forma appuntita che delimitano gli svincoli autostradali.

Ieri mattina una ragazza di 24 anni si è schiantata a bordo della sua auto contro il casello di Agrate, porta d'ingresso a Milano dall'autostrada A4: non è riuscita a frenare in tempo ed è finita contro la cuspid che delimita le porte del pedaggio, perdendo la vita.

Ma la lista degli incidenti che, a prescindere dalla dinamica dei vari episodi e delle diverse condizioni del manto stradale, si sono conclusi tragicamente a ridosso di una di queste barriere è lunga. Il più famoso quello che portò alla morte nell'aprile del '99 dello stilista Nicola Trussardi sulla tangenziale est del capoluogo lombardo.

Così sono partite anche le indagini della magistratura. Per il giudice milanese Guido Salvini, che ha rinviato a giudizio sette persone per due diversi incidenti avvenuti tra il 2000 e il 2001 allo svincolo di Legnano sulla A8 Milano-Laghi, le cuspidi vanno inquadrate nella categoria delle «barriere di sicurezza» e, pertanto, devono

Inchiesta della magistratura milanese sulle strutture che non garantiscono la sicurezza delle strade



Pasquetta



Un ponte con gli ombrelli aperti

Freddo e pioggia sono stati i protagonisti del fine settimana di Pasqua, rovinando queste due giornate di vacanza agli italiani. Se la neve caduta abbondante in alcune località ha invogliato a riprendere sci e scarponi, un pallido sole ha fatto capolino solo ieri al sud e nelle isole. Bene le città d'arte

che, pur senza il tutto esaurito, hanno raccolto molte presenze soprattutto straniere. Secondo l'Osservatorio di Milano le vacanze sono finite ieri per 7 milioni di italiani, mentre sono ancora in vacanza 4 milioni di persone, di cui 3 milioni rientreranno il 27 di aprile e un milione il 4 di maggio.

essere «idonee a consentire il rientro in carreggiata del veicolo dopo un urto e contenere contemporaneamente i danni degli occupanti dello stesso».

In base a questo principio è stato deciso il processo con l'accusa di omicidio colposo per sette persone, tra gli allora responsabili della Spea Ingegneria Europea, l'azienda incaricata del potenziamento del tronco Firenze-Gallarate, i dirigenti di settore della società Autostrade spa, il capo ufficio speciale autostrade presso l'Anas e una automobilista.

Ai sei funzionari, che verranno processati il primo ottobre prossimo davanti al giudice monocratico, vengono addebitati due incidenti dalla dinamica molto simile: in entrambi i casi il conducente aveva sterzato improvvisamente a destra nel tentativo di uscire dall'autostrada e la vettura si era incastrata sotto il nastro d'acciaio a tripla onda, che aveva invaso l'abitacolo.

Nel primo era morto il conducente, che si trovava solo a bordo dell'auto, nel secondo un passeggero, una donna.

Secondo gli inquirenti, le cuspidi non erano state costruite a norma.

Nel decreto che dispone il giudizio, il giudice per l'udienza preliminare sottolinea che i funzionari coinvolti avevano l'obbligo «di rispettare il principio di garantire le migliori condizioni di sicurezza sulle strade», imponendo che i progetti di costruzione e di potenziamento dei tronchi stradali tenessero conto della «necessità di proteggere determinate zone contro la fuoriuscita dei veicoli della carreggiata», prevedendo l'installazione di barriere di sicurezza stradale.

Barriere che dovevano tener conto dei requisiti che un apposito decreto ministeriale impone ai progettisti: le cuspidi, infatti, dovevano essere costituite da nastri tripli appositamente e con sostegni raddop-

piati per tutto lo sviluppo della curva.

Norme non rispettate nel caso dello svincolo di Legnano dove la curvatura dei nastri - come stabilito da una consulenza del pubblico ministero - venne fatta non in fase di produzione, ma di installazione e con una fiamma ossidrica, tanto che la struttura era rimasta indebolita. Inoltre non erano stati posti dei paletti di sostegno alla barriera. E ancora: il mancato rispetto dell'altezza del bordo inferiore della cuspid che le norme impongono essere di 53 centimetri, mentre quello della barriera di Legnano era alto 73 centimetri. Due palmi di mano di differenza che consentirono alle vetture di incunearsi sotto di essa. Con conseguenze mortali per chi si trovava al loro interno.

Solo dopo i due incidenti mortali il «pericoloso spazio vuoto» al di sotto della tripla onda di protezione venne riempito con un secondo nastro.

Sabato lo schianto dell'elicottero, ieri recuperate tutte le vittime. Polemiche sui soccorsi

Due inchieste sul disastro del Sestriere

SESTRIERE Alle due e mezza del pomeriggio era tutto finito. Il corpo del pilota dell'Ecureuil, Aldo Saglia, 32 anni, che si trovava ancora incastrato nell'abitacolo dell'elicottero, è stato riportato a valle e della sciagura d'alta quota, che sabato scorso a Sestriere, ha ucciso sei persone è rimasto solo il dolore dei familiari, lo sgomento, quasi l'incredulità per una gita trasformata in lutto.

Le salme ora sono all'ospedale di Susa dove è stata allestita la camera ardente. Il maltempo e il rischio di valanghe hanno reso difficile il recupero e per molte ore hanno impedito ai soccorritori di avvicinarsi, quasi fosse un'ultima vendetta contro chi ha voluto sfidare la montagna.

Si è trattato solo di fatalità? Il relitto dell'elicottero potrà essere recuperato solo quando si scioglierà la neve, lassù a punta Ciatagnera, in alta Val di Susa, a più di 3000 metri di altezza, dove si è schiantato contro la montagna. Dunque, ci vorranno mesi, ma intanto la procura di Torino ha aperto un'inchiesta per disastro e omicidio colposo.

I periti, due consulenti tecnici, un ex pilota e un ingegnere esperto di elicotteri, nominati e mandati sul posto dal procuratore aggiunto Raffaele Guariniello, hanno effettuato i rilievi per permettere alle indagini di andare avanti. Prima che i corpi delle vittime fossero recuperati hanno fatto i primi rilievi effettuando riprese dall'alto, mentre per quanto riguarda le analisi del relitto bisognerà attendere.

Guariniello ha fatto anche sequestrare alcuni documenti nella sede dell'«Air Service», l'agenzia che organizza queste escursioni di eliski. La polizia giudiziaria ha prelevato carte e documentazione nella sede di Sestriere e in quella legale a Pavia.

Le indagini dovranno accertare se il velivolo ha urtato la roccia prima di precipitare o se c'è stato un guasto, ma bisognerà anche capire se siano state seguite correttamente le regole di organizzazione dell'escursione di eliski viste anche le previsioni meteo non buone, o se c'è stato qualche azzardo. Non mancano polemiche anche sui tempi dei soccorsi, l'allarme, infatti, sarebbe partito in ritardo.

Sempre sul fronte delle indagini c'è anche un'inchiesta parallela condotta dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, l'Ansv.

Grazie ad Alberto Bolognesi, l'eroe per caso, la guida alpina che per primo ha raggiunto il luogo dell'incidente rischiando di morire, c'è un superite della tragedia, il torinese Ernesto Pilotti, settantenne imprenditore torinese, ora ricoverato al Cto di Torino. Bolognesi non era riuscito a rientrare a valle, col cellulare si era tenuto in contatto con la moglie, le aveva detto che avrebbe scavato un buco nella neve per proteggersi dal freddo e superare la notte. Ce l'ha fatta, lo abbiamo visto in tivù mentre ripeteva: «Ho agito per un dovere, certo è stata dura ma non ho mai avuto momenti di sconcerto: ero sicuro di quello che stavo facendo». I morti sono invece Paolo Catalano, 66 anni, avvocato, Doretta Muratore, 52 anni, imprenditrice, Giuseppe Anton Barberi, 57 anni, agente di commercio e Luciano Carta, 59 anni, la guida Mario Giorgio Perona, 38 anni ed il pilota Aldo Saglia, 32 anni.

GIORNI DI STORIA

Per i popoli che non hanno bisogno di eroi

“Alla radio c'è il finimondo: Milano è insorta, il fronte crolla. Tedeschi e fascisti sono alla fine”.

Banditi è il diario di guerra di un uomo di pace, un racconto “a caldo” della lotta partigiana di uno dei protagonisti della Resistenza e della Liberazione: Pietro Chiodi, filosofo e maestro di Beppe Fenoglio.

Di lui Giovanni Arpino ha detto: “Nella vita se ne incontra uno solo, se ve ne fossero tanti saremmo letteralmente un'altra società, un altro paese.”

PER RICHIEDERE I PRIMI 3 VOLUMI DELLA COLLANA effettuare il versamento (€ 6 + € 1 spese di spedizione) sul cc/postale n. 48440010 intestato a Nuova Iniziativa Editoriale S.p.A., via Due Macelli, 23 - 00187 Roma. Indicando nella causale: nome, indirizzo, numero di telefono ed inviare copia del versamento al fax 06-69646469.

Da venerdì 25 aprile
con l'Unità a euro 3,10 in più

l'Unità

