

I guard-rail della strage non erano omologati

IL 90 % DELLE BARRE LUNGO LE STRADE NON SONO SICURE. ANCHE SULLA A16 DOVEVANO ESSERE SISTEMATE MA NON È STATA APPLICATA LA NORMATIVA

di **Daniele Martini**

La regola d'oro della sicurezza stradale dice che le barriere servono per salvare la vita di autisti e passeggeri, contenere i danni per i veicoli, e quindi, cascate il mondo, non si devono rompere. Mai. Domenica sera, invece, le barriere sul viadotto della strage si sono rotte cadendo come birilli e il bus è volato di sotto. Perché? Nel paese che a lungo si è vantato di aver le più belle strade e autostrade del mondo, viene fuori che almeno il 90 per cento dei guard rail sia di cemento sia di acciaio, soprattutto i più vecchi, non sono omologati. In sostanza, la loro idoneità non è stata certificata da un ente pubblico, ma lasciata alla serietà dei costruttori e alla coscienza dei collaudatori privati. Non molto.

UNA RIGOROSA LEGGE del 1992 prevede l'omologazione delle barriere stradali anche se non impone la riqualificazione di ciò che già era installato. E per qualche anno quella norma ha anche funzionato. Ma poi, di riffa o di raffa, hanno trovato il modo di ibernarla e per lungo tempo delle omologazioni si sono perse quasi del tutto le tracce. Sono state allentate le briglie alle industrie produttrici permettendo anche alle meno qualificate di farsi spazio. Mentre

agli utilizzatori di quelle barriere, in particolare le società autostradali concessionarie, è stato consentito di comprare i prodotti che costavano meno con il metodo del massimo ribasso. Cioè risparmiando all'osso, forse anche a scapito della sicurezza. Una piccola fiammata di omologazioni c'è stata alla fine del decennio passato, ma poi sul sistema è caduta di nuovo una cappa di piombo. Risale ad allora anche l'omologazione delle barriere New Jersey dell'associazione Abesca, tipo quelle sistemate nel 1990 sul viadotto della strage.

SUL SITO DEL MINISTERO delle Infrastrutture quel documento è contrassegnato con il numero 145, mentre il certificato di omologazione è stato protocollato il 17 novembre 2009. In quelle quattro pagine firmate dal direttore della Sicurezza stradale, Sergio Dondolini, ci sono scritte cose molto importanti che riguardano indirettamente anche la tragedia di domenica. C'è scritto che a bordo ponte, proprio come sul viadotto dell'A16, devono essere posate barriere tipo H4, le più resistenti, che per piazzarle a regola d'arte deve essere raddoppiata la consistenza del cordolo autostradale e che dietro ogni barriera devono restare liberi 20 centimetri di cordolo. Nel 1990 le barriere New Jersey del ponte della strage furono montate ad

arte? Cioè furono spontaneamente seguite già allora queste linee guida stringenti che però sono state rese vincolanti solo 19 anni dopo? Di certo Autostrade per l'Italia dal 2009 in poi conosceva perfettamente l'esistenza di queste disposizioni perché nello stesso certificato di omologazione ministeriale a un certo punto si fa proprio riferimento ad una "comunicazione della società Autostrade del 30 ottobre 2009". Autostrade sapeva in sostanza che affinché le barriere New Jersey fossero sicure, sia quelle da montare sia quelle già montate, sarebbe stato necessario rispettare le disposizioni dettate dall'omologazione. L'inchiesta della magistratura verificherà se quelle disposizioni sono state seguite. Il capitolo delle omologazioni delle barriere in Italia è un pianto. Dopo la rigorosa legge del 1992, nel 2004 fu approvata una seconda legge altrettanto e forse più rigorosa, ma anche questa



di fatto ben presto aggirata. Le aziende inviarono oltre 150 domande di omologazione al ministero dove però atterrarono su un comodo muro di gomma. Il dirigente che avrebbe dovuto istruire le pratiche pensò che era più comodo impilarle in un armadio al secondo piano del ministero a Porta Pia. E lì rimasero per anni finché non arrivò il successore, che però se ne lavò le mani anche lui passando pari pari le carte al Consiglio supe-

riore dove finalmente furono esaminate. Metà furono bocciate. Durò poco.

PROVVIDENZIALE arrivò l'obbligo europeo della marcatura Ce, subito accolto come una manna negli uffici ministeriali. Le più rigorose omologazioni furono rimandate in soffitta. La marcatura Ce impone controlli più blandi e quindi toglie tanti pensieri a costruttori e concessionarie autostradali. E gli automobilisti? Si arrangino.

COME SPIEGARE LA TRAGEDIA

IPOTESI 1

La rottura del semiasse ha danneggiato il sistema frenante

ANCORA non è sicuro che i pezzi recuperati dalla Polstrada siano "parti" del semiasse che il pullman avrebbe perso circa due chilometri prima di infrangere il guardrail. Questa è una delle ipotesi per spiegare la tragedia: la rottura del semiasse avrebbe infatti danneggiato, irreparabilmente, l'impianto frenante del mezzo. Sull'asfalto, inoltre, non è stato trovato alcun segno di frenata, Prova che l'impianto era fuori uso.

IPOTESI 2

Sul ponte, barriere laterali inadatte a reggere un forte urto

SOTTO ACCUSA, ed è la seconda ipotesi, anche il cedimento delle barriere laterali ai bordi del ponte (che tutti chiamano New Jersey). Erano costruite con elementi collegati fra di loro, appoggiati a terra e fissati con perni. Un sistema che, in base ai primi sopralluoghi, consentirebbe di ammortizzare l'urto provocato da un'auto ma non certo quello di un autobus.

IPOTESI 3

Sotto accusa anche il sistema delle "revisioni" facili-facili

ANCHE IL SISTEMA delle revisioni degli autoveicoli commerciali (bus e camion) è finito sotto inchiesta. In particolare il sistema che vige a Napoli, dove - sembra - che basti poco (poche decine di euro) per evitare controlli approfonditi. Non si sa se sia questo il caso del bus precipitato che comunque era vecchio di 18 anni e alle spalle aveva 900mila chilometri. Tanti, tantissimi.



IL BUS DELLA MORTE

Il punto esatto in cui ha ceduto il guard rail e le operazioni per rimuovere la carcassa *LaPresse*

