

**La strage
sulla Terni-Orte**



Antonio Mosca

TERNI - Omicidio colposo plurimo: è questa l'ipotesi di reato su cui sta indagando il sostituto procuratore, Barbara Mazzullo, all'indomani del tragico incidente di San Liberato di Narni che è costato la vita a tre persone.

Il primo avviso di garanzia, ammesso che poi ne seguiranno altri, potrebbe partire già nella giornata di domani. Si tratta, come è ovvio, di un atto dovuto, un'informazione a garanzia di chi è sottoposto a un'indagine.

Certo è che la violenza dell'impatto sul raccordo Terni-Orte di venerdì mattina ha reso più difficile la ricostruzione dei fatti tanto che i giudici, con molta probabilità, dovranno affidarsi a dei periti per accertare chi fosse alla guida della Lancia Y che, dopo aver sfiorato il guard rail, è piombata come un missile contro l'Alfa 156 di una famiglia catanese.

I rilievi compiuti sul posto dalla polizia stradale fanno comunque pensare che al volante ci fosse Ramona Staicu, la romena di 25 anni, che viaggiava insieme a Piero Lunghi. La giovane donna è ancora ricoverata in rianimazione all'ospedale "Santa Maria" di Terni e le sue condizioni sono stazionarie. Ieri mattina il comandante della polizia stradale di Terni, Francesco Falciola, ha consegnato al magistrato Barbara Mazzullo il fascicolo con i rilievi sul tragico incidente. Informazioni importan-

Un vertice in procura con il comandante della polizia stradale Avvisi di garanzia in arrivo

Domani autopsia sulle 3 salme. La rumena è ancora gravissima



Periti al lavoro Per accertare chi fosse alla guida della Lancia Y. A sinistra, Piero Lunghi

ti e rigorosamente top secret che saranno alla base delle prossime decisioni del magistrato.

L'autopsia sulle salme di Pietro Lunghi, residente a Bastia Umbra, e dei coniugi catanesi Rita e Francesco Branciforti è attesa per la giornata di domani mentre già oggi i familiari delle vittime dovrebbero procedere alla straziante procedura del riconoscimento. Migliorano, intanto, le condizioni di Nicola Branciforti, l'ingegnere aeronautico di 34 anni che guidava l'Alfa dove hanno trovato la morte i suoi genitori. L'uomo lavora per conto di una società di engineering con sede a Terni e proprio per questo motivo era diretto in Umbria. Commozione anche tra i colleghi dell'Ansaldo Fuel Cells di Terni e Genova per la tragica scomparsa del professor Piero Lunghi, ricercatore universitario di grande valore.

Non sono invece preoccupanti le condizioni delle tre donne salernitane che viaggiavano a bordo di una Nissan Primera. Solo due di loro sono state ricoverate all'ospedale di Narni. I tre veicoli coinvolti nello scontro sono ancora sotto sequestro e di certo i periti, nominati dai magistrati, dovranno esaminarli accuratamente per stabilire l'esatta traiettoria della Lancia Y che, per un tragico gioco di destino, ha distrutto tre vite umane con un salto di carreggiata passando da uno dei pochissimi tratti del raccordo senza il muretto spartitraffico.

Il sindaco di Bastia in visita ai genitori: "Perso un giovane di grandi prospettive"

Costano si stringe attorno alla famiglia Lunghi

Valentina Antonelli

BASTIA UMBRA - Un paese in lutto, una perdita dolorosa che ha spezzato la brillante carriera di un giovane brillante, che molto aveva dimostrato ma ancora tanto poteva dare. Questa l'amara nota di fondo che ieri pomeriggio ha pervaso una comunità, quella di Costano, incredula davanti alla notizia della morte di Piero Lunghi.

Una lunga fila di amici e conoscenti ha varcato in giornata l'ingresso dell'abitazione di villa Brodolini, dove i genitori dell'affermato docente universitario stavano piangendo la morte del loro caro. Una partecipazione acuita anche dal fatto che la famiglia stessa del giovane è molto conosciuta e stimata nella zona; fortemente impegnati nel sociale e nel volontariato, la madre del giovane è stata per anni una delle lavoratrici dell'

Università Libera di Bastia.

Il corpo di Piero, ha comunicato il padre ai presenti, non è ancora tornato a casa; la salma è a disposizione della magistratura a Terni, il luogo dove il giovane è tragicamente scomparso in un violento incidente stradale. L'attesa è ora quella di dargli l'ultimo saluto; un pensiero condiviso da tutta la comunità, stretta intorno ai congiunti. Il 35enne, docente presso all'ateneo perugino di Gestione dei sistemi produttivi e logistica industriale alla facoltà d'Ingegneria, era infatti conosciutissimo nel comune di Bastia, in cui era nato, non solo per le doti umane, ma anche per la grande opera di collaborazione con istituzioni, aziende nazionali ed europee. "Sono rimasto frastornato dalla notizia della scomparsa del nostro giovane scienziato - ha detto il sindaco di Bastia Francesco Lombardi, appena tornato da

una visita alla famiglia - era, impegnato nella ricerca, nello studio di energie alternative, ha lavorato con importanti imprese anche internazionali, alla pari dei grandissimi di quel mondo. Abbiamo perso un giovane dalla grandi prospettive, in un modo tragico; gli incidenti stradali sono sempre più frequenti, ma a volte, forse come in questo caso, dove non si capisce l'assenza del guardrail, si possono prevenire. Sono profondamente addolorato per i genitori". "Era uno studente eccezionale, fin da piccolo - commenta dal canto suo la dirigente scolastica dell'istituto comprensivo Assisi 1 e consigliere d'opposizione Rosella Aristei - con dedizione e impegno portava avanti i propri studi, studi che lo hanno subito condotto a un importante incarico universitario. E' un modello per i giovani e oggi un onore per la nostra città".

dalla prima

Alcuni progetti ci sono. I finanziamenti, in qualche caso, pure. Lo confermano anche le notizie maturate nell'ultima settimana in fatto di strade (vedi i finanziamenti confermati per il Quadrilatero e l'area Terni-Rieti) e collegamenti aerei (aeroporto di Perugia - Sant'Egidio). Ma la situazione generale che si va prospettando sull'utilizzo di certi fondi, sulla rapidità nella realizzazione delle opere e sulla reale validità di alcune scelte, grandi o piccole che siano, lascia perplessi.

Ogni giorno che passa, le merci e gli umbri hanno bisogno di possibilità di muoversi sempre più velocemente. Ne vale la sopravvivenza dell'economia locale e non solo. Ma il rischio, oggi, è addirittura che possa diventare difficile mantenere la piena efficienza di certi servizi e di certe infrastrutture. L'impressione è che i passi che si fanno indietro possano finire per superare quelli che si fanno (o si spera di fare) in avanti. E molti di quest'ultimi, allo stesso tempo, rischiano di essere vanificati da fenomeni che non vengono neppure presi in considerazione come la concorrenza di altre città e di intere regioni o come l'aumento esponenziale dei traffici (di persone, merci e veicoli) o come la voracità di certe aziende (che, stanche di aspettare, potrebbero spostare i loro interessi su altri lidi in un battibaleno).

Trenitalia, per citare solo alcuni degli esempi più recenti, rinnova l'orario di servizio e taglia, inspiegabilmente, alcuni Eurostar da o per Roma arreando danni e disagi soprattutto ai pendolari. La trasformazione in autostrada della

I trasporti in bilico tra sogni e realtà

E45, invece, finisce su un'altalena di sì e di no che probabilmente finirà per fermarsi a sfavore di chi l'auspica. E, comunque vada, in nessun caso si riuscirà ad evitare che questa strada rimanga impercorribile senza stress, nella sua interezza, ancora per molti anni. I cantieri, anche solo quelli per la manutenzione, potrebbero rivelarsi eterni. L'aeroporto ottiene una sferzata d'energia dal governo (25 milioni di euro) e dalla Regione (10 milioni) per fare di Sant'Egidio entro il 2010 - quando ormai, però, potrebbe essere già troppo tardi - un vero scalo di riferimento del trasporto aereo dell'Umbria e non solo. Altre città, infatti, sono in agguato. E non è tutto. Perché la crisi di Alitalia mette addirittura a forte rischio (non domani, ma oggi) il mantenimento dei collegamenti con Malpensa.

L'Umbria, da sempre, in fatto di vie di comunicazione soffre di grandi handicap che sono stati superati solo quando sono riusciti a realizzarsi progetti audaci.

Anche se abbiamo una posizione centrale nel Paese, la conformazione dello Stivale non ci premia. Colpa degli Appennini che dividiamo con le Marche e che, come si diceva un tempo, non fermano solo i venti, ma ci costringono a rimanere supini con la spina dorsale in bella mostra.

Comunque, i Romani risolsero i loro problemi con la Flaminia, gettando grandi ponti (Narni, per esempio), realizzando alcuni tra i primi trafori della



Opere mirabili d'altri tempi Il ponte d'Augusto, costruito dai Romani sulla Flaminia, a Narni

storia (la galleria di Vespasiano al Furlo) e tessendo una rete di arterie che ancora oggi sfidano le leggi della fisica (vedi la strada militare scavata nella roccia e ancora oggi visibile nelle gole di Biselli, a Triponzo).

I papi, arrivati molto tempo dopo, al crepuscolo del loro potere temporale videro nel treno (la ferrovia Roma-Ancona fu voluta da Pio IX) la soluzione per rimettersi al passo con i tempi.

L'Italia monarchica rispolverò, invece, il tracciato della Flaminia ridandole un ruolo cardine e modernizzandone in più punti il tracciato (le curve della Somma). Mentre il duce, all'indomani

della firma del Patto d'Acciaio, lanciò, almeno sulla carta, l'idea di una strada "superveloce" (la E45) per muoversi lungo l'asse Roma-Berlino.

L'Italia della Prima Repubblica rimediò, poi, all'"errore" di non aver fatto attraversare l'Umbria dall'Autostrada del Sole (la "battaglia" fu vinta da Arezzo) mettendo, a fatica, le gambe alla E7 ribattezzata poi in E45.

Tutte opere audaci se viste con gli occhi degli uomini delle loro epoche. Così audaci che, fatte le dovute proporzioni, i progetti di oggi diventano piccoli piccoli e non danno neppure l'impressione di poter evitare di diventare anacronistici nell'arco di pochissimi anni.

Oggi si parla di una E45 tutta nuova. C'è chi la sogna autostrada. Chi la vuole mantenere, per sempre, superstrada ("strada extraurbana principale", secondo il Codice della Strada). E c'è anche chi, da subito, infischiosene di quale progetto finirà per prevalere, è perfino pronto ad abbatte i viadotti più anacronistici e pericolosi (vedi quello del Verghereto) rischiando magari di scoprire, un domani, che è stato tutto inutile e che è necessario di nuovo ripartire con i cantieri.

Poi si riparla di un aeroporto da potenziare per dargli quel "ruolo internazionale" che merita viste le notorietà delle città d'arte e dei santi dell'Umbria. E si annuncia l'arrivo di soldi e di opere che potrebbero far lievitare i passeggeri dagli attuali 100mila ai 250mila annui come se Sant'Egidio fosse capace di fare

miracoli. Ma da qui al 2010 (termine di esecuzione dei progetti) mancano ancora 3 anni e lo scenario del trasporto aereo che ruota attorno all'Umbria mostra già da molti mesi segnali di forti cambiamenti.

L'Alitalia è in ginocchio e rischia di esalare l'ultimo respiro. Chi troverà il coraggio di rianimarla potrebbe iniziare l'opera di ristrutturazione dal taglio dei voli minori, quelli che in termini economici rendono senza dubbio di meno.

Ciampino, invece, mette il bavaglio a Ryanair, ma allo stesso tempo il Lazio sta per creare un terzo scalo internazionale. Se, come sembra, sarà Viterbo, chi potrà continuare a dire che Ryanair, cacciata da Roma, si sposti proprio a Perugia quando ha la città dei Papi alle porte della capitale? A una compagnia aerea l'aeroporto di Viterbo farebbe di certo più gola dell'aeroporto di Perugia. Come un eventuale aeroporto a Siena (dove per fortuna la città è ancora spaccata in due nella scelta da avviare) farebbe di certo più gola dell'aeroporto di Perugia. Perché, anche se Viterbo e Siena soffrono di problemi infrastrutturali paragonabili a quelli di Perugia, sono comunque più vicine a realtà come Firenze e Roma e potrebbero ugualmente accontentare quella fetta di passeggeri diretti o provenienti dall'Umbria.

Ma come abbiamo scritto all'inizio non vogliamo essere pessimisti. Forse è meglio credere anche noi ai sogni che possono sempre e comunque diventare realtà. Certo la voglia di osservare che chi sogna dorme e che chi dorme non piglia pesci è davvero forte.

Sergio Casagrande