

Inchiesta - In viaggio sull'A14 maledetta: cantieri, ingorghi e brividi le nostre inchieste sul campo. Traffico in affanno tra i caselli di Lanciano e Ortona dove manca la corsia d'emergenza

LANCIANO Maglietta gialla a strisce fluorescenti, il giovane cantoniere con due spalle così, sventola chissà da quante ore, sul ciglio della carreggiata nord, la bandiera arancione che segnala il pericolo alle auto in arrivo. È come se sfilasse al corteo storico del Palio di Siena. Il colore di quel drappo, in effetti, richiama la contrada del Leocorno, il cui simbolo, l'unicorno, rappresenta per chi è della città toscana, una panacea. Ma qui, al chilometro 413 800 della corsia nord dell'A14, non ci sono cavalli da corsa né comparse né toccasana: anzi, se non presti le dovute attenzioni a chi hai davanti, di fianco o dietro, l'unicorno-automobilista distratto, sia che ti segua, ti preceda o si accosti, potrebbe farti danno. A volte con conseguenze tragiche visto che in meno di un mese nel tratto fino al casello di Ortona, una decina di chilometri in tutto nel pezzo di autostrada ribattezzata "Autostrazio", ci sono stati quattro morti e cinque feriti gravissimi. Alle 11,50, mentre agita la bandierola, il cantoniere sbuffa sotto il sole cocente. Fuori ci sono 25 gradi. Meno male che di Tir ne vedono pochi: è domenica. Due caselli prima, a Vasto nord-Casalbordino, agli automobilisti diretti verso Pescara il display annuncia un chilometro di coda dopo Lanciano per lavori. Già, i lavori. Perché proprio la presenza di alcuni cantieri per sostituire sui viadotti senza corsia d'emergenza i guardrail in metallo alti meno di un metro e insicuri con le protezioni in calcestruzzo chiamate new jerseyche, che darebbero più tranquillità a chi viaggia, hanno reso questo tratto di A14 un inferno. Gli incaricati della società Autostrade per l'Italia, hanno già chiarito che i lavori sono opportunamente segnalati da cartellonistica, uomini e frasi luminose sulle barriere che segnalano i tutor. Ma qui i morti comunque ci sono stati. E allora forse venerdì scorso, giorno della tragedia dei due coniugi, è stata rafforzata la segnalazione per chi, incurante del pericolo, sfreccia oltre i limiti di velocità imposti dalle opere da realizzare. Dopo il viadotto Osento, un altro flash sul display che sovrasta la corsia annuncia che le code al 412 sono salite a due chilometri. Il restringimento della carreggiata inizia al 420, quando al casello di Lanciano di chilometri ne mancano sei. In prossimità del viadotto Fonte dei Preti, lungo 270 metri, sparisce la risicata mezza corsia d'emergenza che caratterizza ampi tratti di questa autostrada, e l'automobilista è costretto a viaggiare rasentando i jersey sulla destra, messi lì in attesa di sostituire i guardrail che nei successivi viadotti, ad eccezione di quelli più lunghi, sono talmente bassi da far venire i brividi a chi è in marcia da nord così come da sud. Il viadotto Sterpari, appena dopo, con i suoi 180 metri, è più sicuro per la protezione a destra. Anche il Foce non fa paura. Altro restringimento al Carbuio, 360 metri, con i jersey a destra. Un'auto della sicurezza con i lampeggiatori invita a rallentare. Più avanti c'è il casello di Lanciano, dove la viabilità si fa precaria e pericolosa. Il limite di velocità passa da 100 a 60. Tant'è che il traffico di colpo si blocca anche per l'innesto in carreggiata di quanti imboccano l'A14 dal casello frentano. Tre corsie, insomma, che sfociano in un budello. Al chilometro 413 un altro incaricato della Società autostrade sventola la bandiera. Si procede a passo d'uomo, anche se un cartello annuncia il controllo della velocità nel cantiere. Dopo dieci minuti al ralenti, la corsia diventa unica sul viadotto Feltrino, 1.260 metri: si viaggia su quella di sinistra, lasciando sgombero il lato mare, ma si può anche imboccare la corsia di sorpasso della rampa sud, sempre procedendo verso nord, visto che è consentito il cambio di corsia. Ma nonostante questo ambaradan, di operai al lavoro non se ne vede l'ombra: è domenica, diamine. Se non fosse per altri due incaricati della sicurezza che, gesticolando tra loro, controllano che tutto si svolga alla perfezione in questo dedalo di diramazioni, l'unico interlocutore col quale scambiare due parole sarebbe la stessa strada. Il cantiere, almeno nelle sembianze, pare istituito più su, sul viadotto Sant'Angelo, 230 metri, anche questo a una sola corsia. Due bob cat sono fermi sul lato mare, mentre un bagno chimico annuncia comunque che qualcuno da queste parti prima o poi si farà vivo. Altri cartelli per lavori al 405. Dopo l'uscita di Ortona, comincia la "corsia ad ampiezza ridotta", come

spiega un segnale. Poi di seguito i viadotti Riccio II, 360 metri; Riccio I, 230 metri; Brusciano, 200; Lupo, 226; Arielli, 590; San Clerico, 120; Cremona, 135. Tratti brevi, ma da tremore per i guardrail bassi, ad eccezione di quelli sull'Arielli. Qualcuno di questi ponti è stato scenario di altre morti, anche recenti. Allora se sei credente passi e ti fai il segno della croce. Dopo il viadotto Foro ecco l'uscita per Pescara sud-Francavilla. Fiù: il pericolo è scampato. Sono le 12,18: mezz'ora per 21 chilometri tra brividi e adrenalina.

