

Brugiapaglia Laura
Piazzale Adriatico, 24 – 60026 Numana (AN)
347-1787110 345-5945025
ghiroiofire@gmail.com

Numana, li 01/06/2011

Oggetto: richiesta di aiuto.

Gent.mi organi di informazione,

a sette anni di distanza da un tragico evento che mi ha visto colpita negli affetti più cari, non posso non coinvolgerVi, chiedendo un aiuto mediatico e la condivisione di un bisogno di giustizia che avverto in maniera molto forte e che inizio a sentire, purtroppo, in pericolo. Per riuscire cercherò di farVi una piccola cronistoria di ciò che mi è accaduto, con l'auspicio di coniugare al meglio chiarezza e sintesi.

Tutto iniziò il 12 aprile 2004 quando mio fratello Claudio Brugiapaglia morì a seguito di un incidente stradale occorso sull'autostrada A24 Roma-Teramo, in direzione di quest'ultima ed a poche centinaia di metri dall'uscita del traforo del Gran Sasso, precisamente in corrispondenza del viadotto "Biselli".

Fin qui, purtroppo, nulla di strano, perché sono tante le famiglie che contano affetti persi sull'asfalto.

Passata la prima fase di dolore straziante, perché Claudio (che all'epoca aveva 34 anni) era l'ultimo componente della mia famiglia ancora in vita, si fece strada il sospetto che in quell'incidente ci fossero troppi punti oscuri.

Perdere la vita volando giù da un viadotto di 72 metri, dopo aver sfondato un guard-rail con una berlina che procede a velocità obbligatoriamente moderata, era sicuramente un fatto che andava approfondito e che faceva sorgere una miriade di domande. Per questo decidemmo di rivolgerci alla Giustizia .

L'iter processuale si avviò il 4 settembre 2004 con il deposito, su consiglio del nostro legale avv. Riccardo Leonardi di Ancona, della mia denuncia; dopo qualche mese il procedimento ebbe i primi sviluppi anche a seguito di un ulteriore decesso per incidente su quel viadotto maledetto (occorso a tal Marco Iommi, di anni 38). Il 30 novembre 2004 fu ammesso un incidente probatorio per dare certezza ai nostri sospetti. Fu incaricato il prof. Naticchia, docente di scienza delle costruzioni all'Università Politecnica delle Marche, il quale – dopo quasi un anno (precisamente il 5 ottobre 2005) – dimostrò inconfutabilmente che quel tratto di A24 Roma-Teramo che attraversa il Comune di Isola del Gran Sasso, oltre ad essere scarsamente mantenuto, fu costruito in maniera difforme rispetto al progetto in quanto:

- il cemento utilizzato per la costruzione del viadotto era del tipo "350" e non del "500" come previsto;
- la pendenza della sede stradale (trattandosi di curva) era del 2% anziché del 6%;
- i pali di sostegno del guard-rail erano stati affondati nel cemento per 21 centimetri anziché 27;
- le traverse di raccordo dei vari pali, che dovevano essere anch'esse affogate nel cemento a rinforzo della struttura, non erano state mai montate.

E, come se non bastasse, ci fu pure qualcuno che collaudò quell'autostrada o, comunque, quel tratto autostradale..... che oggi è regolarmente aperto, transitato ogni giorno da migliaia di veicoli e che, ovviamente, è soggetto a pedaggio (pure salato). Avete mai sentito dire che "i soldi mandano anche l'acqua in salita"?

Si è dovuto attendere ancora un anno, ovvero fino al 6 novembre 2006, per arrivare alla richiesta di rinvio a giudizio con fissazione di udienza preliminare, che si tenne il 15 marzo 2007; da lì trascorsero ancora sette mesi per poter vedere la prima udienza dibattimentale, tenutasi il 17 ottobre 2007.



Da quel giorno il processo, che oggi vede sei imputati alla sbarra per omicidio colposo, disastro colposo ed omissione di ripari (Giovanni Nocentini Terchi - all'epoca direttore dei lavori per l'Anas del tronco dove si trova il viadotto, Antonio Caputi - capo-lotto dell'Anas nella realizzazione del tratto in cui si trova il viadotto, i tecnici della Strada dei Parchi Giorgio Serra - capo area manutenzione, Giuseppe Savini - responsabile della sezione operativa di manutenzione, Roberto Salza - supervisore delle sezioni operative, Claudio Nugnes - capo ufficio manutenzione opere civili) procede stancamente ed a colpi di rinvii perché è chiaro che viste le parti in causa (Anas ed Autostrada dei Parchi in primis, da noi citati come responsabili civili), c'è tutto l'interesse a farlo cadere in prescrizione così – come spesso accade nel Bel Paese – tutto verrà insabbiato, aggiungendo la beffa al danno (visto che le pene applicabili per i reati ipotizzati non porteranno nessuno in carcere).

Nello stillicidio processuale, che ha visto susseguirsi ben tre giudici monocratici, va sicuramente evidenziata la condotta della dott.ssa Angela Di Girolamo che, insediata il 23 settembre 2009 (frattanto trasferita alla Corte di Appello de L'Aquila, ma “applicata” per il presente procedimento), ha già collezionato quasi un anno di rinvii, l'ultimo dei quali (al 29 settembre 2011, come disposto nell'udienza del 26 maggio scorso che non ha avuto corso) per richiesta di due degli avvocati degli imputati (Anas e Sig. Serra) con motivazioni decisamente non accoglibili (uno era impegnato in altro processo a Roma, l'altro ha presentato un certificato medico per sciatalgia con prognosi di tre giorni.....). Andando avanti di questo passo, il prossimo 12 novembre (o poco oltre, visti i diversi rinvii chiesti dagli imputati), ad oltre sette anni dalla morte di Claudio, il processo penale cadrà in prescrizione senza neanche essere giunto al primo grado di giudizio, con buona pace di quella parte dello Stato che pensa solo a tutelare se stessa ed i propri interessi – spesso illeciti, incurante della salvaguardia dei contribuenti e di tutti coloro che ancora credono in questa “italietta”. E con altrettanta buona pace del sistema giudiziario, che risulta fare acqua da tutte le parti (con le dovute eccezioni del caso) e che, con questo *modus operandi*, non può non essere accusato di essere fazioso ed al servizio di poteri trasversali.

Non volendo perdermi in polemiche sterili, ma ritornando alla straordinaria semplicità dei fatti accaduti, da normale cittadina quale sono - educata al rispetto delle regole e madre di un bimbo al quale dovrò dare delle risposte – non posso non rivolgermi alcune domande:

- visto che su quel tratto autostradale, da documentazione che ho visionato personalmente, avvengono sistematicamente incidenti (anche due alla settimana), perché nessuno è mai intervenuto per capirne le ragioni?
- se, invece di una berlina, fosse precipitato un pullman carico di passeggeri, sarebbe stato così facile tenere “bassi i toni” sulla vicenda?
- è giusto pagare un pedaggio sapendo di percorrere una strada a rischio?
- trattandosi di fatti pubblici (è in corso un processo penale) legati all'utilizzo di beni dello Stato, perché non è ancora intervenuto il Ministero dei Trasporti a tutelare gli automobilisti?
- in definitiva, questo Paese ci merita come cittadini?

Paradossalmente questi fatti sono rimasti fino ad oggi in ambiti pressoché personali, salvo qualche fugace apparizione sulla stampa marchigiana; spero tuttavia che quanto riportato in questa lettera (che ovviamente è supportato da specifica documentazione) possa ridestare l'attenzione su una triste vicenda personale (ma che, di fatto, è anche di interesse pubblico) che rischia di essere dimenticata a danno di tutti coloro che credono sia normale avere giustizia.

Cordiali saluti.

Laura Brugiapaglia

P.S.: allego quattro documenti – numerati in ordine cronologico – che integrano quanto da me riportato in questa lettera e specificano quello che è lo “stato dell'arte” della vicenda.

Allegato n. 1

(aprile 2004)

il Centro
quotidiano dell'abruzzo

[Visita il sito](#)

A24 insicura, parte una denuncia. Lenzuola di protesta alle finestre.

Isola del Gran Sasso. Torna all'attacco il comitato dei cittadini nato contro i rincari dei pedaggi autostradali sull'A24. Lo fa con una denuncia contro la società che gestisce l'autostrada e con delle lenzuola bianche che saranno appese alle finestre delle abitazioni di Casale San Nicola, Cerchiara e Fano a Corno. Nel corso di un'affollata assemblea che si è svolta mercoledì sera è stato messo a punto un piano di manifestazioni per sollecitare la società che gestisce l'A24 a rendere più sicuro il tratto teramano, soprattutto in prossimità dell'uscita del traforo del Gran Sasso. La prima manifestazione è stata programmata per il 25 aprile. Nei prossimi giorni, poi, il comitato prenderà contatti con un legale per formalizzare la denuncia. L'assemblea era stata convocata subito dopo il grave incidente avvenuto lunedì di Pasquetta e nel quale ha perso la vita Claudio Brugiapaglia, un 35enne di Ancona volato con la sua auto da un viadotto alto 50 metri. «L'incidente», spiega Raimondo Sfrattoni, portavoce del comitato, «ha riproposto un problema sicurezza che gli abitanti dei paesi che si trovano sotto l'autostrada vivono con drammaticità ormai da anni. Avevano assicurato che i soldi dei rincari sarebbero serviti per rendere più sicuri i guard-rail, ma invece così non è stato. Il fatto che siano a norma non è sufficiente e l'ultimo incidente lo ha dimostrato. Le protezioni che esistono non servono per garantire sicurezza alla gente che abita nei paesi che si trovano sotto l'autostrada». E sulla vicenda interviene anche il sindaco di Isola Giuseppe Bucciarelli che ha chiesto un incontro alla società che gestisce l'autostrada A24. «Il problema sicurezza esiste da tempo e coinvolge decine di persone che vivono nei paesi che si trovano sotto l'autostrada», dice il primo cittadino di Isola. Ma largo è il ventaglio delle richieste che l'amministrazione comunale porterà all'attenzione della società autostradale e tra queste spicca l'istituzione di un'area di servizio nel tratto autostradale teramano.

Allegato n. 2

ANCONA, 16 FEBBRAIO 2005 - **Sale da cinque a sette il numero dei dirigenti della societa' Autostrada dei Parchi spa**, compreso l'amministratore delegato, **indagati per omicidio colposo** nel procedimento per la morte di Claudio Brugiapaglia, il manager anconetano di 35 anni, deceduto il 12 aprile 2004 dopo essere precipitato con la sua Bmw da un viadotto dell'A24 in localita' Isola di Gran Sasso (Teramo), dopo aver sfondato il guardrail.

E' quanto risulta dall'atto di incidente probatorio disposto dal gip di Teramo Giovanni Cirillo per accertare se a provocare la caduta della vettura - volata da un'altezza di circa 70 metri - **sia stata l'inadeguatezza delle barriere protettive o addirittura un cedimento strutturale.**

Inizialmente il pm David Mancini aveva iscritto cinque persone nel registro degli indagati: Carlo Toto (presidente e rappresentante legale della societa' che gestisce il tratto autostradale in questione) e altri quattro dirigenti (Giorgio Serra, Claudio Nugnes, Giuseppe Savini e Roberto Salza). **Nella richiesta di incidente probatorio, pero', sono stati aggiunti altri due indagati:** l'amministratore delegato di Autostrada dei Parchi spa Mariano Maccarelli e il direttore dei lavori Francesco Mongiardini. Il procedimento ha preso avvio dopo la denuncia presentata dalla sorella della vittima, Laura Brugiapaglia, assistita dall' avv. Riccardo Leonardi.

L'incarico di redigere la perizia e' stato affidato all'ingegner Berardo Naticchia (docente di ingegneria civile all'Universita' di Ancona), che avra' 90 giorni per stilarla. **Le conclusioni verranno esposte nell'udienza del 26 maggio** a Teramo e potranno essere utilizzate come prova in un eventuale dibattimento.

(da qn.quotidiano.net)

Guard-rail fatti male. Autostrada a rischio"

creato da Gianluca Di Carlo - — Ultima modifica 23/06/2007 14:19

Questo contenuto e' stato visualizzato 1844 volte.

Sottolineate "gravi non conformità di esecuzione rispetto a quanto previsto dal progetto esecutivo".
A/24, manager volò dal viadotto. Il perito rimette al Gip le conclusioni dei rilievi sulla sicurezza.

Ci sono state "gravi non conformità di esecuzione" rispetto al progetto esecutivo, nella realizzazione del tratto autostradale A24, dove il 12 aprile 2004, in località Isola di Gran Sasso perse la vita il manager anconetano Claudio Brugiapaglia, 35 anni, precipitato dal viadotto Biselli, dopo aver sfondato il guardrail alla guida della sua Bmw, sulla carreggiata nord. Sono le conclusioni del perito Berardo Naticchia (docente di produzione edilizia all'Università Politecnica delle Marche), incaricato dal gip di Teramo Luigi Cirillo di redigere una consulenza tecnica nel procedimento penale che vede sette persone indagate per omicidio colposo. La perizia verrà discussa nell'udienza del 19 ottobre.

Nell'inchiesta, avviata dopo la denuncia presentata dall'avv. Riccardo Leonardi per la sorella della vittima, Laura, il pm David Mancini ha indagato Carlo Toto (presidente e rappresentante legale della società 'Autostrada dei Parchi spa che gestisce il tratto autostradale), l'ad Mariano Maccarelli, il direttore dei lavori Francesco Mongiardini e altri quattro dirigenti (Giorgio Serra, Claudio Nugnes, Giuseppe Savini e Roberto Salza). Le non conformità rispetto al progetto - ritenuto "sostanzialmente adeguato" e in linea con le norme in vigore nel 1984, epoca di costruzione della strada -, l'esperto le ha rilevate nelle barriere protettive e nel loro ancoraggio al calcestruzzo (minore profondità di immersione dei paletti e dell'armatura di ancoraggio che mancherebbe anche di parti essenziali).

Elementi che, secondo il perito, insieme alla facilità di sfilamento riscontrata sui bulloni dei distanziatori e alla distanza dei montanti, hanno determinato un "comportamento significativamente più fragile" della struttura. "Importante indicazione tecnica di pericolosità della strada" - ha sottolineato il perito - viene dal raffronto tra la normativa del 2001 (non vincolante per le strade esistenti ma riferimento tecnico per il loro adeguamento) e la scarsa pendenza trasversale della strada che comporta un coefficiente di sicurezza del 24% minore rispetto ad una strada nuova. La Bmw di Brugiapaglia sfondò il guardrail, ha rilevato il perito, nonostante non superasse i limiti di velocità consentiti, al momento dell'impatto. "Non è possibile - ha scritto Naticchia, in assenza di sperimentazioni di tipo energetico - affermare se la barriera realizzata correttamente sarebbe stata in grado di evitare la caduta del veicolo dal viadotto". "È invece ragionevolmente certo" - ha però concluso il perito - che rispetto alle barriere installate in autostrade di nuova costruzione, "... lo scavalco della barriera avrebbe costituito nelle condizioni ipotizzate di evoluzione dell'incidente, una possibilità remota"- in grado di evitare la caduta del veicolo dal viadotto".

(da isoladelgransasso.it)

Allegato n. 4

«Il guard-rail non era ancorato bene»

il Centro — 20 gennaio 2010 — pagina 14 — sezione: L'AQUILA

TERAMO. Sul viadotto Biselli dell'A24, appena sotto il traforo del Gran Sasso, mancavano i ferri che avrebbero dovuto ancorare il guard-rail al calcestruzzo. Questa, in sintesi, la testimonianza fornita ieri in tribunale da un ispettore della polizia autostradale dell'Aquila che indagò sulla tragica morte di Claudio Brugiapaglia. Brugiapaglia, che aveva 35 anni, il 12 aprile del 2004 precipitò dal viadotto dopo aver sfondato il guard-rail con la sua Bmw. Alcuni mesi dopo, in circostanze analoghe, sullo stesso viadotto perse la vita Marco Iommi, 38 anni, odontotecnico di Latina. L'inchiesta sui due incidenti mortali ha portato a processo sei persone, tecnici dell'Anas e della società Strada dei Parchi. In entrambi i casi, il pubblico ministero David Mancini ha ritenuto che il guard-rail fosse stato costruito (e dopo il primo incidente ricostruito allo stesso modo) non a regola d'arte, impiegando materiali e soluzioni tecniche inadeguati, comunque difformi dal progetto: diversamente la barriera avrebbe dovuto reggere all'urto delle auto, evitando che i mezzi precipitassero. A giudizio per omicidio colposo, disastro colposo e omissione di ripari, davanti al giudice monocratico Angela Di Girolamo, ci sono: Giovanni Nocentini Terchi, di Roma, all'epoca direttore dei lavori per l'Anas del tronco dove si trova il viadotto; Antonio Caputi, di Gioia dei Marsi, capo-lotto dell'Anas nella realizzazione del tratto in cui si trova il viadotto; i tecnici della Strada dei Parchi Giorgio Serra, di Roma, capo area manutenzione; Giuseppe Savini, di Isola del Gran Sasso, responsabile della sezione operativa di manutenzione; Roberto Salza, di Torino, supervisore delle sezioni operative; Claudio Nugnes, di Roma, capo ufficio manutenzione opere civili. Il processo è entrato nel vivo ieri e la testimonianza dell'ispettore della Polstrada ha segnato un punto a favore dell'accusa. Ma il dibattimento sarà certamente lungo e complesso e tutto giocato su aspetti tecnici. (d.v.)