

Una giornata tragica in Emilia-Romagna
Numerosi tamponamenti con cento feriti

Grovigli fra auto e camion
Tre giovani arsi vivi incastrati nelle lamiere
Il ritardo dei soccorsi

Nebbia sull'autostrada

Una strage: 13 morti

Scene d'inferno in autostrada: tredici morti - bruciatoli, decapitati, schiacciati - in tre tamponamenti causati dalla nebbia e dalla velocità. Otto vittime a Ferrara, quattro a Piacenza, una presso Bologna. Scene d'inferno sempre uguali: un primo tamponamento, altre auto che arrivano, vedono l'ostacolo troppo tardi, si schiantano. Così si muore in autostrada, per essere puntuali in fabbrica o in ufficio.

DAL NOSTRO INVIATO
JENNIFER MELETTI

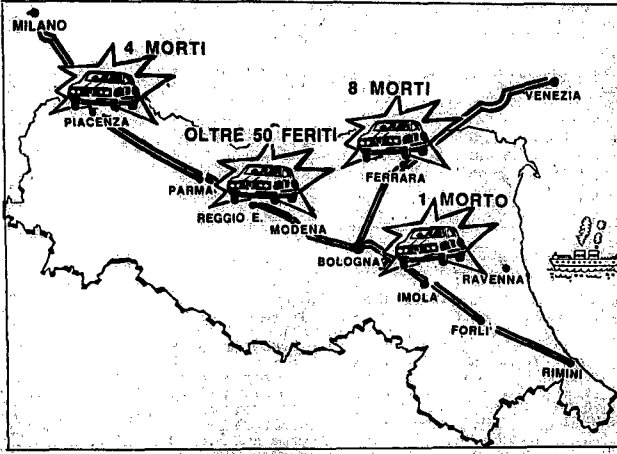
FERRARA. «Ho visto il camion davanti, di traverso, con il muso sulla corsia di sorpasso. Ho cercato di buttarmi sulla corsia di emergenza, ma già altri dietro me avevano visto l'incidente, mi hanno superato a destra tagliandomi la strada. Sono riuscito a fermarmi, ma mi hanno tamponato subito. Dietro, sentivo i botoli di altre macchine. Ecco, il disastro è cominciato così». Alessandro Cerini di Vicenza racconta la strage avvenuta ieri mattina in autostrada. «Con mio fratello Bruno, sono uscito dall'auto, dietro di noi c'erano già mucchi di vetture alti quattro metri. Poi c'è stato un colpo tremendo, le lamiere sono volate dappertutto, forse era arrivato un camion. Ci siamo buttati nella scarpata, siamo anche caduti. Si sentivano ancora colpi di lamiere, le urla di chi era rimasto incastrato».

Scene d'inferno, ieri mattina, nelle autostrade dell'Emilia Romagna. Giovani bruciatoli o decapitati, feriti che si sono lamentati per ore, prima che la fiamma ossidrica dei vigili del fuoco liberasse dalle lamiere. Tutto per colpa della nebbia che è tornata improvvisa, e per colpa della velocità di chi non voleva perdere appuntamenti di lavoro - anche se la visibilità era di 50 e 100 metri.

Operai ed avvocati, artigiani e camionisti, hanno trovato

la morte in incidenti diversi e tutti uguali: un primo tamponamento che diventa un ostacolo improvviso, gli altri viaggiano magari a cento all'ora e non riescono a frenare in tempo. Grovigli di dieci, venti, cento fra auto e camion, code di chilometri, auto nelle corsie di emergenza che bloccano l'arrivo dei soccorsi.

La sciagura di Ferrara è avvenuta verso le otto del mattino, nella corsia che porta verso Bologna, appena superato il fiume Po. Un autotreno è stato tamponato da un altro autotreno pesante, che è finito contro il guard-rail. È arrivato un terzo camion, e le corsie si sono bloccate. Schianci a catena, con un centinaio di vetture. «Ero su un furgone - dice Franco Stefani, un artigiano di Marano Vicentino - con altri tre artigiani. Ero dietro l'autista, quando c'è stata la botta ho puntato i piedi, sono riuscito a restare nel furgone. L'autista sta molto male, gli si è staccato un pezzo di faccia. Gli altri due... Non riesco ad aggiungere altro. I suoi compagni di lavoro sono morti sul colpo. Si chiamavano Vittorio Bottoli, 42 anni e Renato Zanella. Con loro, nel tamponamento che sembrava non finire mai, hanno perso la vita Ivan Sodanovi, 32 anni, jugoslavo; Lucilla Fantoni, 48 anni, di Vicenza; Ugo Gabbi, 40 anni, di Arqua Polesine; Sergio



Nella cartina i luoghi degli incidenti più gravi con il numero delle vittime

Gottardi, 36 anni, Leonardo Benazzi, 35 anni, di Occhiobello, ed Agostino Masotti, 31 anni, camionista di Udine. Negli ospedali ci sono cinquanta feriti, alcuni gravissimi.

C'è chi si è salvato per miracolo. «Avevo appena tamponato - dice un rappresentante di Rovigo - ho tirato il freno a mano e sono sceso subito. È arrivato un camion, ecco come ha ridotto l'auto: incastrata sotto il guard-rail, non è alta più di trenta centimetri».

Le scene d'inferno sono avvenute quasi alla stessa ora. Poco prima delle otto, all'altezza del casello di Piacenza Sud, un'Alfetta è finita contro un autotreno carico di sabbia. A bordo c'erano Mario Sellaio, di Fiorenzuola, agente di custodia di 26 anni, con la moglie Elisa Manisi, 25

anni, e il fratello della donna, Richard, di 21 anni. «Ho cercato di aiutarli - ha detto l'autista del camion tamponato - ma non riuscivo a tirarli fuori. Ho visto che c'era un principio d'incendio, ho usato il mio estintore. Nulla da fare: le fiamme hanno ucciso i tre giovani, e hanno bruciato anche altre nove vetture coinvolte nel tamponamento. Gli altri, per fortuna, erano riusciti a scappare. Poco prima, nello stesso tratto d'autostrada, era morto Enzo Beretti, 48 anni, di Reggio Emilia, finito con la sua auto sotto un autotreno fermo. Martha Goldstein, 44 anni, nativa di Chicago, moglie di un medico imolese, ha perso la vita - alle 9 del mattino - sull'A14, l'autostrada che da Bologna porta al mare. Anche qui un tamponamento,

con undici feriti.

Tredici morti, più di cento i feriti (ci sono stati tamponamenti anche fra Modena e Reggio Emilia) sono il tragico bilancio di una giornata che ha praticamente interrotto il traffico autostradale in Emilia Romagna. Anche chi non ha avuto incidenti, è rimasto bloccato per ore. «Quattro ore per fare trenta chilometri, ma almeno sono arrivati».

Come sempre i soccorsi sono stati difficili. Non ci sono infatti «it» per i mezzi dei vigili del fuoco e degli ospedali diverse dai caselli di ingresso, e le code che si formano su entrambe le corsie dopo un incidente bloccano le ambulanze anche per decine di minuti. Tredici morti in una sola mattina, ma forse per le autostrade gli incidenti non sono «previsibili», restano soltanto una possibilità remota.



Alcune delle auto coinvolte nel maxi-tamponamento tra Piacenza Nord e Piacenza Sud

Quell'insidioso impalpabile nemico «acqueo»

BOLOGNA. La nebbia - che finora ha salvato l'agricoltura padana dalla siccità (l'unica umidificazione del terreno, infatti, finora è dovuta ad essa) - ieri mattina ha fatto, invece, le sue vittime da un capo all'altro dell'Emilia-Romagna. Anche perché si è presentata «a banchi», intervallata da sprazzi di luce e di sole, che hanno indotto molti automobilisti in tragici errori.

La nebbia, comunque, non è una perturbazione che i computer dell'Aeronautica possono mostrare per tempo. È un fatto locale, circoscritto a zone precise, che può allargarsi o restringersi a seconda di condizioni atmosferiche complesse; non immaginabile quindi prima che essa si manifesti.

Secondo quanto ci ha riferito Carlo Cacciamani, responsabile della sala operativa dei servizi meteorologici della regione Emilia Romagna (un uomo insomma che di nebbia se ne intende), la causa sarebbe lo scarto di temperatura tra il suolo e l'aria che ci sta sopra. Fino a 300/400 metri da terra l'aria è abbastanza calda, più calda comunque dei suoi strati superiori e, d'inverno, anche dello stesso terreno che le sta sotto. Questo scarto di gradi centigradi col suolo (la me-

dia va dai 5 ai 7 gradi) accompagna da elevati valori di umidità relativa (il valore di questa nelle medie invernal è del 90% circa) creano fenomeni di condensazione, vapore acqueo, che in prossimità del suolo diventa nebbia.

Sul piano scientifico è quindi un evento meteorologico verticale, che si può trasformare in quei pericolosi banchi di cui parlano le cronache, grazie a precise cause come il terreno caldo (che poi si raffredda) e l'assenza di vento. La Valle Padana, poi, è una specie di catino naturale, delimitata a nord dalle Alpi e a sud dall'Appennino, un profilo altimetrico anomalo che offre stabilità nei primi strati d'aria, creando spesso le condizioni per l'apparire della nebbia.

Come combatterla? Di solito in questi casi si parla di prevenzione ma è una cosa difficile. È comunque necessario fare un monitoraggio del suo apparire (come ha iniziato a fare l'Emilia Romagna), in modo da creare una media statisticamente utile. Sul fronte stradale, invece, il problema è avere automezzi molto efficienti, buoni segnalatori ma, soprattutto, andare piano. □M.C.

Il nuovo codice della strada

Meno burocrazia e per la patente regole più severe

Il primo passo verso il nuovo codice della strada è stato compiuto. Ieri l'apposita commissione ha licenziato il testo del disegno di legge delega. Su questa base, la stessa commissione, dopo il parere favorevole di governo e Parlamento, stenderà le nuove regole per la circolazione stradale. Adeguamento alla normativa Cee, snellimento della burocrazia, no alle patenti facili; sono alcuni dei principi.

LILIANA ROSSI

ROMA. Ultima riunione ieri al ministero dei Lavori pubblici della Commissione per il nuovo codice della strada che ha elaborato il testo per il disegno di legge delega. Sulla base di questo testo, in seguito, verranno dettagliatamente stabilite le regole del nuovo codice: in altre parole il governo è delegato a provvedere, entro diciotto mesi dall'entrata in vigore del testo formulato ieri dalla commissione, alla revisione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale risalenti ormai a trenta anni fa e a tutte le successive modifiche e integrazioni. Ad esempio nel nuovo codice andranno inseriti i nuovi limiti di velocità e il pacchetto sulla sicurezza stradale attualmente all'esame del Parlamento.

Della commissione incaricata di elaborare il disegno di legge delega, presieduta dall'ex procuratore generale della Cassazione Giovanni Tamburino, fanno parte rappresentanti del ministero dei Lavori pubblici, dei Trasporti, della Sanità, di Grazia e giustizia, dell'Industria, dell'Agricoltura e dell'Ac. Anci e Upi. Il testo varato ieri sarà ora sottoposto ai diversi ministri che nel prossimo incontro di governo dovranno esprimere il loro parere.

Vediamo quali sono le linee generali del testo varato ieri dalla commissione. Intanto il nuovo codice della strada dovrà ripetere i principi della tutela della sicurezza stradale secondo il criterio dell'adeguamento della disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale alla norma-

tiva comunitaria, agli accordi internazionali, all'evoluzione tecnica e all'aumentata complessità del traffico, specialmente nei centri urbani.

Il nuovo testo dovrà anche prevedere lo snellimento delle procedure, come è da uno snellimento delle pratiche burocratiche eliminando le doppie competenze, i doppi controlli e i pareri non indispensabili. Dovranno essere determinati i casi di rimozione dei veicoli; l'introduzione di nuove categorie di veicoli, aggiornamento della disciplina delle macchine agricole ed operatrici; disciplina dei pesi e delle dimensioni dei veicoli (oggi c'è la tendenza a creare mezzi per il trasporto merci più grandi, mentre le strade rimangono sempre le stesse pregiudicando la sicurezza stradale); aggiornamento delle norme per l'ammissione e la cessazione della circolazione dei veicoli; revisione della disciplina della patente di guida con semplificazione delle procedure; riesame della disciplina del ritiro, della sospensione e della revoca della patente di guida; aggiornamento delle norme per il rilascio del documento di circolazione, per l'immatricolazione, per i trasferimenti di proprietà, residenza o di abitazione (oggi per un «passaggio di proprietà» occorrono dagli 8 mesi ai due anni, la nuova normativa vuole snellire i tempi con una puntualizzazione delle competenze). Infine, il testo dedica una comma alla salvaguardia dell'ambiente: prevede una normativa specifica per l'adozione di dispositivi appositi (marmitta catalitiche, benzina verde, ecc.).

Il «partito della crisi» torna alla carica per destabilizzare il Consiglio
Una delega del capo dello Stato a Mirabelli è il pretesto dell'offensiva

Csm, adesso si chiama in causa Cossiga

C'è un «partito della crisi» che si agita attorno al Csm. Ha puntato sui ritardi della sezione disciplinare per «fasciare» l'organo di autogoverno. Ma si è ritrovato in minoranza. Adesso si rievoca una delega che nel luglio scorso Cossiga aveva concesso al vicepresidente Mirabelli. Un fatto normale, si fa notare da più parti. Ma ora serve a rinfoccare ipotesi di conflitti istituzionali per far passare certe «riforme».

FABIO INWINKL

ROMA. Non c'è pace a palazzo dei Marescialli. L'organo di autogoverno della magistratura è in una condizione di febbre cronica. È il caso dell'ultima sortita, ospitata sulle colonne del «Giornale» di Montanelli. Si è richiamato un atto del capo dello Stato - che è anche pre-

sidente del Consiglio superiore della magistratura - risalente al luglio scorso. Cossiga aveva concesso una delega di poteri al vicepresidente Cesare Mirabelli, non diversamente - è quel che fanno notare ambienti del Quirinale - dai suoi predecessori. Ora per quel fatto dell'estate viene inter-

pretato come una sorta di gesto polemico del presidente della Repubblica, quasi un'«abdicazione» nei confronti di un organismo «ingovernabile».

L'episodio si colloca nel vivo della lunga polemica scatenata sul funzionamento della sezione disciplinare del Csm. Accuse di ritardo nel deposito delle sentenze, dimissioni di alcuni suoi componenti: l'obiettivo, in realtà, puntato su un riequilibrio «politico» della sezione (e alle porte la pratica intestata a Carlo Alemi, il giudice dell'ordinanza sul caso Gava-Cirillo). Il tentativo era quello di «azzere» la composizione della sezione, forse anche di arrivare allo scioglimento del Consiglio. Ma la manovra ha

perso terreno e proprio domani il «plenum» è chiamato a concludere con un voto questa crisi.

Ecco allora la chiamata in causa di Cossiga. Non sfugge una coincidenza. Un intervento del capo dello Stato era stato suscitato nei giorni scorsi dal presidente del Consiglio - a proposito dei contrasti nella sezione disciplinare. Cossiga aveva deciso di non scendere in campo. Ora, questo suo coinvolgimento per un atto di sette mesi fa può far pensare anche ad una ritorsione.

Altra coincidenza. Sulle colonne del «Giornale» si ritrovano dichiarazioni «mirate» di Ombretta Fumagalli, deputato ed ex componente del Csm, che aveva aperto il caso

della disciplina con un'interrogazione; e di Gianfranco Tatuzzi, membro «togato» a palazzo dei Marescialli, primo a dimettersi dal cosiddetto tribunale dei giudici. La delega di Cossiga viene dipinta come un atto «straordinario» tale da configurare dubbi di costituzionalità. Ma lo sguardo è puntato ben al di là delle distanze di questi giorni.

Se non si riesce a sciogliere il Csm - questo il ragionamento - lo si può in qualche modo «riformare». Male che vada, si arriverà ad una riforma elettorale che ristabilisca il controllo politico sull'ordine giudiziario. E non va dimenticato, l'assemblea di palazzo dei Marescialli deve essere rinnovata tra poco più di un anno.

A completare il quadro ci

pensa Salvo Andò, responsabile del Psi per i problemi dello Stato. Andò, che dieci giorni fa aveva invocato l'intervento di Cossiga, reagisce pesantemente dalle colonne dell'«Avanti!» ad un commento del giurista Guido Neppi Modona, apparso domenica su «Repubblica». Il dirigente del Psi contesta il giudizio secondo il quale i socialisti si vogliono inserire nella grave crisi che ha colpito l'intero Csm per «destabilizzarlo». Per Andò la magistratura si sta affrancando dai condizionamenti e di ciò che dovrebbero i partiti, che avrebbero voluto un potere giudiziario collaterale e «ovviamente anche i giuristi di partito che hanno costruito il retroterra teorico di questa operazione politica».



Il «pendolino» a Bologna

Da oggi l'«Etr 450» ferma due volte

Sosta anche a Firenze

ROMA. Solo qualche minuto in più per il superveloce «pendolino». Ci vorranno quattro ore e cinque minuti per il percorso Roma-Milano (e viceversa) al posto delle tre ore e cinquantotto minuti. Ma il famoso «Etr 450», partito alle 7 da Roma, ferma da oggi a Firenze-Rifredi alle 8.48 e prosegue poi per Milano. Quello che parte alle 7 da Milano ferma a Bologna alle 8.19. Fino ad ora il prenotatissimo «pendolino» faceva il suo comodo «blitz» senza fermate interme-

die. C'erano state proteste sia da Bologna che da Firenze, «tagliate fuori» dall'ebbrezza dell'alta velocità. Nonostante quello che qualcuno ha definito il «mal da pendolino» (un leggero malessere che dipende dai movimenti del treno) l'«Etr 450» è richiestissimo, come testimoniano lunghe liste d'attesa.

Da Roma a Firenze il costo del biglietto è 59.000 lire, così come quello da Firenze a Milano. Da Milano a Bologna il prezzo è 48.700.

Parcheggi Inquisita la giunta dell'Aquila

L'AQUILA. Comunicazioni giudiziarie nelle quali si ipotizzano i reati di concorso in interesse privato continuato e truffa aggravata sono state inviate al sindaco dell'Aquila, Enzo Lombardi (Dc), a cinque degli otto assessori componenti la giunta, ad un ex assessore e a due costruttori in relazione al progetto di realizzazione di un grande parcheggio per automobili nell'area adiacente alla basilica medioevale di Santa Maria di Collemaggio. Oltre al sindaco, il provvedimento è stato notificato al vicesindaco (Psi), agli assessori Pasquale Corriere (Psi), e a 4 assessori.

Venezia scava il fango dai suoi canali

VENEZIA. Le basse maree degli ultimi giorni hanno mostrato il fenomeno con molta evidenza. Bastava mezzo metro d'acqua in meno per vedere canali o in secca o impraticabili, per far affiorare fondi lerci e melmosi, fondamenta corrose. Traffico acqueo bloccato qua e là, rifornimenti difficili, qualche emergenza per ambulanze e lance dei pompieri... È l'effetto-fango. Da decenni ormai ri e canali, quasi le uniche strade di Venezia, non vengono dragati. E quella che era un'operazione di ordinaria manutenzione adesso diventa difficile, complessa, il comune, stretto nell'emergenza, ha presentato ieri quello che il vicesindaco Cesare De Piccoli definisce «il suo primo progetto organico d'intervento».

In 7 anni - ha spiegato l'assessore ai lavori pubblici Bruno Cassetti - dovranno essere scavati oltre 400.000 metri cubi di fango. La spesa complessiva dell'operazione è prevista in 158 miliardi. I fondi sono già oggetto di una querelle annunciata ieri dal sindaco Antonio Casellati: «Lo scavo dei ri, secondo la legge speciale, spetta al comune. Ma i finanziamenti sono stati dirottati alla regione. Ora, ho già chiesto la convocazione

del «comitato», per chiedere che ci sia restituita quella quota».

In attesa, i tecnici comunali hanno compiuto un lavoro senza precedenti, scandagliando tutti i canali del centro storico e delle isole (quelli lagunari sono di competenza statale), ridisegnandone sezioni e profili. I risultati? I ri interni - esclusi i due Canal Grande di Venezia e Murano, che saranno oggetto di rilevamenti successivi - sono 165, per una lunghezza di 47 chilometri e mezzo ed una superficie di 565.000 metri quadrati. Di questi, 38 hanno un intranverso superiore al metro (il record spetta al rio di Sacca Fisola alla Giudecca, 160 cm), altri 90 superiore ai 60 centimetri. Insieme, rappresentano le due prime priorità di intervento, per una lunghezza di quasi 37 km ed un totale di fanghi da scavare di 403.000 metri cubi. Poi ci sono altri 37 ri meno malmessi, con un livello di fango attorno al mezzo metro, o meno (il migliore in assoluto è il rio dell'Olio a Castello, appena 6 cm), per un totale di altri 68.000 mc. Le zone più intasate sono Murano, il Lido (dove molti canali sono privi anche di muri di sponda o talmente pri-

di fango da somigliare a «scoli abbandonati»), la Giudecca.

Da aggiungere, altri 5.800 metri di «ri» tra individuali, cioè di canali a suo tempo recuperati e trasformati in una sorta di fogne; anche questi andranno riaperti e puliti a fondo. Con il progressivo prosciugamento dei ri, verranno allo scoperto anche banchine e fondamenta di palazzi; se ne approfitterà per ripristinare massicciamente ciò che manca o si rivele, faticante, imponendo ai privati un concorso nelle spese. Che sono altissime: 110.000 lire al mc. per lo scavo e lo stoccaggio dei fanghi, 400.000 lire il metro le fondazioni, fino a 3.500.000 il metro i muri di sponda e il ripristino dei collettori fognari.

Ma i fanghi, che molti affermano essere tossici, dove andranno a finire? Sorpresa: l'assessore all'ecologia Rosa Carbone ha presentato una valanga di analisi effettuate da Usi, comune e università, dai quali risulta che non sono affatto tossici. «Potremmo - ha detto l'assessore - metterli nelle diffuse discariche per rifiuti speciali, o buttarli in mare a 24 miglia dalla costa».

sette anni quasi tutti i ri saranno prosciugati e dragati. La spesa complessiva è prevista in 158 miliardi. Sul fondo di stanziamenti però è già querelato il sindaco Casellati lamenta che lo scavo dei ri è competenza del comune, mentre i finanziamenti sono stati dirottati sulla regione.

DAL NOSTRO INVIATO

MICHELE SARTORI