

La bomba viaggiante

Sulle nostre strade circolano ogni anno centotrenta milioni di tonnellate di merci pericolose. Sono carichi pagati a peso d'oro che molto spesso viaggiano in spregio alle norme esistenti. I casi delle navi dei veleni e la questione delle discariche abusive controllate dalla criminalità.

• Antonio Longo

Una bomba di 130 milioni di tonnellate si aggira sulle strade d'Italia. Sono i trasporti di merci pericolose. Chi non ha mai rallentato sull'autostrada quando si è visto raggiungere dalle velocissime autobotti con i simboli dei gruppi petroliferi? Un istintivo timore ci coglie, percependo tutta la pericolosità di essere coinvolti in un incidente, un tamponamento a catena che si trasformerebbe in un rogo inevitabile. Ma tutti i giorni sfrecciano al nostro fianco automezzi carichi di merci pericolose, dei quali ignoriamo il contenuto, segnalato da simboli di difficile interpretazione, più o meno sbiaditi.

Il problema è diventato ancora più grave negli ultimi anni ed è ormai oggetto di grande attenzione da parte dell'opinione pubblica e di dibattito sulla grande stampa, per i ricorrenti tentativi clandestini di trasporto via mare e la scoperta di discariche clandestine per i rifiuti tossici e nocivi. Ricordiamo i casi delle "navi dei veleni", la "Karin B", la "Zanoobia", la "Deep Sea Carrier", con i loro carichi alla deriva, fermate dalle battaglie delle associazioni ambientaliste e dei magi-

strati più sensibili, contro un'Amministrazione pubblica negligente, assente, quando non connivente.

Ripetute denunce hanno dimostrato che gran parte di queste sostanze altamente tossiche vanno a finire, generalmente via mare, nei Paesi in via di sviluppo, in cambio spesso di poche migliaia di dollari. Nei paesi d'origine (anche l'Italia) invece questi trasporti di rifiuti particolarmente pericolosi, perché sono tossici e nocivi, vengono pagati a peso d'oro. Se non sono trasportati all'estero, ci sono le discariche clandestine, nella maggior parte dei casi dislocate in territori controllati dalla criminalità organizzata (Campania e Sicilia).

La maggior parte di queste sostanze sono liquidi infiammabili

La rilevanza economica del problema e insieme la sua complessità è dimostrata anche dalla grande difficoltà di quantificare questa frequenza di trasporti pericolosi. Gli unici dati

disponibili, a livello internazionale, vengono forniti dall'Oese (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) che qualche anno fa, nel 1988, ha organizzato una "Road Transport Research", nel corso della quale sono state fornite stime relative al trasporto di merci e prodotti



pericolosi nei vari Paesi, indicando anche le diverse modalità di trasporto.

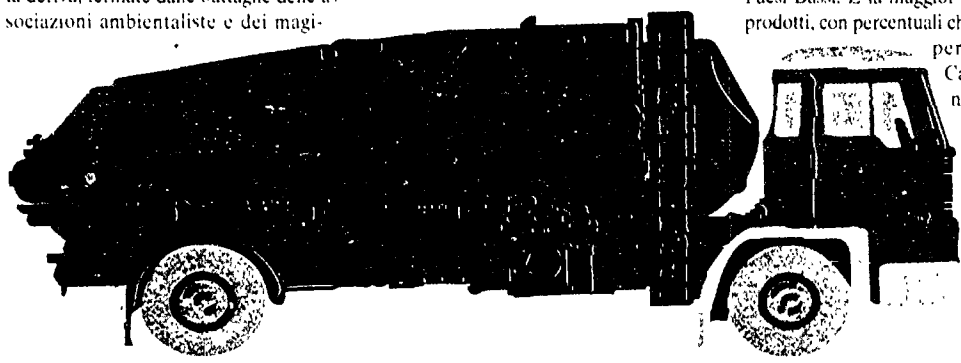
Sono cifre preoccupanti: considerando tutto il trasporto merci, quello di merci pericolose raggiunge il 16 per cento in Germania, il 10 per cento in Norvegia e Francia, l'8/9 per cento in Belgio e nei Paesi Bassi. E la maggior parte di questi prodotti, con percentuali che vanno dal 60 per cento (Usa-Canada-Germania) al 76 per cento (Francia), vengono trasportate su strada, con autoveicoli di vario tipo e di varia sicurezza. Altro dato inquietante:

due terzi di queste sostanze pericolose sono prodotti liquidi infiammabili, cioè prodotti petroliferi. Per quanto riguarda l'Italia, sulla base dei dati Istat si può valutare in circa 130 milioni di tonnellate annue il volume complessivo di queste sostanze pericolose trasportate, con una prevalenza dei prodotti petroliferi che incidono in misura del 55 per cento circa.

Potremmo quindi dire che il problema del trasporto pericoloso interessa soprattutto l'industria petrolifera e quella chimica; particolarmente coinvolte alcune regioni, come la Lombardia, l'Emilia Romagna e il Lazio che concentrano gran parte di questi trasporti. I pericoli rappresentati riguardano la possibilità di esplosioni, con conseguenti incendi che si propagano a largo raggio. Ma c'è anche il rischio di inquinamento del terreno (basta ricordare la tremenda esperienza della diossina di Seveso) o addirittura di ef-

fetti radioattivi provocati da residui di materiali utilizzati soprattutto nell'attività medico-diagnostica e terapeutica.

Naturalmente, sono previste normative abbastanza rigide e molto dettagliate, che obbligano all'adozione di determinate cautele nella confezione degli imballaggi, l'indicazione con etichette speciali che specificano il prodotto trasportato e avvertono del pericolo, la dotazione di estintori ed attrezzature varie (lampade speciali di segnalazione) per far fronte ad incidenti e limitare i pericoli. Sono previsti anche appositi corsi di formazione professionale per i conducenti, che devono sempre essere a conoscenza dei prodotti trasportati e della relativa pericolosità. Ma spesso queste misure vengono del tutto ignorate o applicate solo sommarariamente, da un sistema di trasporti merci estremamente frammentato come quello italiano.



Prodotti a rischio: petroli e rifiuti tossici nocivi

• Silvana Cappuccio

Sono principalmente i prodotti dell'industria petrolifera e dell'industria chimica a costituire l'oggetto dei trasporti di merci pericolose. Tra i primi, anzitutto il petrolio greggio e i derivati (benzina, cherosene, gasolio, oli combustibili, oli lubrificanti, etc.), per un totale di oltre 70 milioni di tonnellate trasportati ogni anno. Per quanto riguarda l'industria chimica (60 milioni di tonnellate), oltre ai prodotti chimici propriamente detti (acido solforico, soda caustica, carbonati di sodio e di calcio, prodotti medicinali, prodotti per tinture, per la concia delle pelli, coloranti, etc.) che costituiscono i due terzi di questa categoria, ci sono i concimi e gli antiparassitari, la cellulosa per la carta. Sono quindi sostanze di importanza

primaria per la produzione industriale, la circolazione degli autoveicoli, il riscaldamento delle abitazioni e dei luoghi di lavoro; ma servono anche per le attività editoriali, cioè la stampa di libri, riviste e quotidiani.

A questi prodotti, trasportati su strada fin dal primo sviluppo della motorizzazione, di recente si sono aggiunte nuove tipologie di prodotti pericolosi: sono i rifiuti tossici e nocivi, residui soprattutto della produzione industriale ma anche della vita commerciale e civile. Si tratta di sostanze provenienti da lavorazioni industriali, attività agricole, demolizioni, scavi e costruzioni, depurazioni di fanghi industriali, rifiuti ospedalieri. Tra questi ultimi, particolarmente pericolosi quelli radioattivi.

Ci sono gravi insufficienze informative sul trasporto di tutte queste sostanze

pericolose, mentre invece sarebbe necessario disporre di una banca-dati attraverso la quale ricostruire la rete dei flussi interregionali e internazionali di trasporto a rischio, in modo da poterli convogliare su percorsi prestabiliti, sorvegliando adeguatamente le tratte più frequentate e predisponendo presidi di pronto intervento.

Qualcosa comunque è stato fatto: è stato costituito nel 1985 il Siet (Servizio informazioni per emergenze nei trasporti), attraverso una convenzione tra Federchimica e Montedipe, una delle maggiori industrie chimiche. È un servizio che dispone di tecnici qualificati disponibili 24 ore su 24, di una prima banca-dati sui prodotti chimici continuamente aggiornata, di linee telefoniche direttamente collegate con i Vigili del Fuoco e le Società Autostradali.

Conta l'Adr sulle strade della Cee

Le norme che regolano il trasporto delle merci pericolose in Italia e in tutti i Paesi Cee si rifanno ad un accordo internazionale conosciuto in sigla come ADR (Accord International des Marchandises Dangereuses), concluso a Ginevra il 30/9/1957 e recepito in Italia con la legge 1839 del 12/8/1962. Questo accordo prevede la classificazione delle merci secondo la pericolosità, stabilisce norme sulle garanzie dei contenitori, sulle etichette che segnalano la pericolosità e sull'imballaggio dei materiali. Le classi sono 9 e identificano gruppi di sostanze affini per tipo di proprietà fisico-chimiche e pericolosità

(solidi, liquidi, infiammabili, tossici, esplosivi, radioattivi, altro).

Nel 1987 la Commissione Cee ha elaborato delle Raccomandazioni per iniziative da intraprendere a livello comunitario per maggiore sicurezza nel trasporto pericoloso, in particolare sulla conformità dei veicoli alle norme ADR, sulla formazione dei conducenti e su quella di dirigenti di Aziende di trasporto.

In sostanza, i veicoli con merci pericolose possono circolare solo se muniti della documentazione richiesta riguardante il carico; mentre non possono circolare se non c'è ottima visibilità, non possono sostare nei centri abitati e nelle strade molto trafficate, non possono essere lasciati incustoditi; possono invece circolare nei tunnel e nelle gallerie stando ben attenti a rispettare tutte le norme fissate ma non possono superare in alcun caso il carico legale riportato sulla carta di circolazione.

