

DISASTRO IN AUTOSTRADA

l'Unità 9

Venerdì 13 febbraio 1998



«Urlavano, chiedevano aiuto, poi è arrivato il fuoco... sono morti così». L'autostrada riaperta a tarda sera

Una strage nella nebbia

Maxi-tamponamento sulla Bologna-Padova: quattro morti, ottanta feriti Gli incidenti innescati dall'alta velocità e dal rallentamento dei curiosi

Una ragazza si dispera davanti alla carcassa bruciata di un furgone coinvolto nello spaventoso incidente stradale di ieri mattina sulla «A13» tra Boara Pisani e Monselice

Tagliapietra/Ansa

DALL'INVIATO

ROVIGO. Adesso che la nebbia si è diradata, un sole da cartolina illumina un ammasso di metalli impastati, carbonizzati, fumanti, di un uniforme color ruggine: a Boara, sulla Padova-Bologna, l'autostrada risponde ai disastri ferroviari. Quattro morti, ci sono qua in mezzo, tre bruciati vivi. E un furgoncino incenerito a metà con un carico micidiale: isotopi radioattivi. Il deposito di un rottamaio, al confronto, è un giardino svizzero.

Il 12 febbraio di due anni fa la nebbia mattutina aveva fatto strage sulla «Serenissima» nel veronese: 12 morti. Il 10 febbraio dell'anno scorso la nebbia mattutina aveva fatto aggrovigliare cento auto su queste stesse corsie. Insomma: qualse lo aspettavano il maxiincidente in questi giorni. Tutti, i medici, i pompieri, gli agenti della stradale. Non gli automobilisti. «Come al solito, traditi da velocità eccessiva e distanze di sicurezza non rispettate», accusa il comandante della stradale colonnello Angelo Poma. Peraltro, non preavvertiti da tabelloni luminosi, inesistenti.

Le 9 del mattino, ora di gran traffico sulla Padova-Bologna. Tra

Monselice e Rovigo c'è nebbia. «Non una nebbia di quelle assassine», giudica Poma, «visibilità sui 60 metri». Ma traditrice, perché il sole che la penetra dall'alto crea riflessi e dà una falsa impressione di luminosità. Le auto vi si infilano rallentando appena un po', gli autisti scoprono che «è come nella pubblicità dei detersivi, entrare in un lenzuolo», a sentire un rappresentante di commercio, Giuseppe Rosin.

Il primissimo focolaio si accende in direzione Rovigo, al km 77, ed ha un testimone lucido: Filippo Manganello, primario di ostetricia a Rovigo, che si sta recando al lavoro dalla sua abitazione di Padova. «Io non ho visto. Ho «sentito» un gran botto davanti, ed ho frenato. In frenata sono finito addosso ad un camioncino di traverso. Di fianco a me è arrivata un'altra auto, più veloce, che si è schiantata contro un altro camioncino-

no. C'era un ragazzo, dentro, che adesso è in coma. Ho provato a soccorrerlo, ma era incastrato».

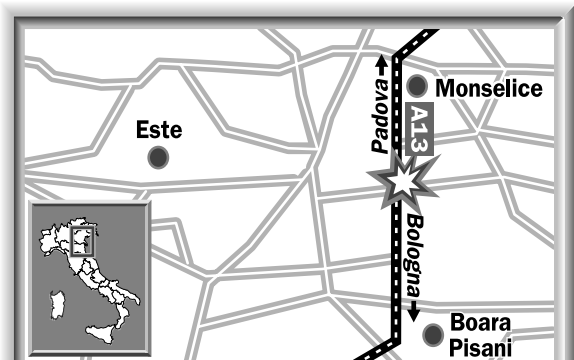
«Sono corso indietro per cercare di fermare le altre auto in arrivo. Non mi vedevano. Qualcuno invece rallentava sulla corsia opposta, per curiosità. E anche là è successo il patatrac». Altro maxi-tamponamento. Qua, muore schiacciata Ledi Macrelli, una sessantenne di Cesena. E nel groviglio si infila un Fiorino di una ditta

podgrazia.

Scoppiano i primi incendi, è un fuggi-fuggi. Ottorino Favaretto, 57 anni, padovano, Oscar Zuccolo, 49 anni, di Udine, Piero Musso, 26 anni, di Settime d'Asti restano intrappolati nelle loro auto. «Urlavano, chiedevano aiuto, agitavano le braccia dai finestrini. Un ragazzo piangeva, «non lasciatemi morire!». Avevamo due estintori, non sono bastati. È arrivato il fuoco e urlando sono morti tutti», dice una ragazza.

Loro, i polacchi del pullman scheletrico, sono illesi. I più, adesso, stanno appollaiati sotto il sole, inebetiti, sui guard-rail di cemento. Turisti? Non tutti. «Sto tornando a Roma dove lavoro», dice uno. «Io sto andando a Napoli: devo sposarmi», mormora un altro.

Coinvolti nell'incidente ci sono altri due primari ed una cardiologa dell'ospedale di Rovigo, sono loro i primi soccorritori. Gli elicotteri, causa nebbia, non possono muoversi. Ambulanze e pompieri schizzano da Padova e da Rovigo e precipitano nell'incendio. Il primo carro dei vigili del fuoco, come arriva è tamponato. Un'ambulanza di Abano si scontra con un'auto impazzita che sta risalendo contromano la corsia d'emergenza. Ar-



Autostrade	Incidenti per Km	Strade statali	Incidenti per Km
Tang. Napoli	16,04	Valle Caudina	4,82
Tang. Est Milano	9,21	Dir. Cassia	4,76
Tang. Ovest Milano	7,94	Bis Mestre	4,32
G.R.A. Roma	6,83	Valle del Noce	4,00
Milano-Laghi	4,90	San Marino	3,00
Napoli-Pompei-Salerno	4,30	Della Scafa	2,80
Tang. Torino	4,20	Ter-Jonica	2,66
Savona-Genova	4,02	Cagliari-Tana	2,64
Milano-Bergamo-Brescia	3,80	Pontina	2,62

bolognese. Porta un carico radioattivo. «Cesio per mammografie», secondo il colonnello Poma. «Iridio 192 ospedaliero», per il comandante dei pompieri Fabio Dattilo. Coiddebiti permessi? Su questo almeno concordano: «Sì. Tutto in regola».

Sarà una preoccupazione in più per i vigili del fuoco. In attesa che la stessa ditta bolognese invii un secondo furgone e personale specializzato, tengono sotto controllo tutta l'area coi geiger: non rilevano radioattività in zona, i contenitori blindati e piombati pare regano bene.

Causa effetto, effetto causa, i tamponamenti continuano. Siamo di nuovo sulla corsia sud, qualcuno rallenta per vedere gli incidenti di chi aveva rallentato per vedere gli incidenti, ed eccola qua l'apocalisse finale. Stavolta le auto, i camion, si aggancciano in un tourbillon micidiale. Arriva una corriera polacca e dà il col-

livare, penetrare, è un problema per tutti. «L'autostrada è stata tenuta aperta tra Padova ed Abano: così ci è stato impedito di correre contromano», si toglie un sassolino dalla scarpa la coordinatrice del Suem padovano Stefania Barbieri. Il collega di Rovigo arriva dalla parte opposta: a piedi nell'ultimo chilometro. È tutto un accatastare feriti ai bordi. Alla fine saranno 83, due gravissimi in rianimazione, la maggior parte dimessi dopo medicazioni e ingessamenti.

Si fa sera, prima che l'autostrada venga parzialmente riaperta. I «veicoli marcianti» bloccati per ore possono ripartire. Sfregiati, con fari e paraurti penzolanti, i primi tre - una Dacia bianca, una Renault, una Civic - partono piano, accelerano rabbiosi, in un baleno sono fuori vista. Complimenti.

Michele Sartori



Per il Veneto la maledizione del 12 febbraio

La maledizione del 12 febbraio, un giorno da dimenticare per le autostrade venete. Due anni fa, il 12 febbraio 1996, sulla «A4» Serenissima, tra Montebellio e Soave, morirono 12 persone, ne rimasero ferite altre 100 e furono coinvolti 300 tra automobili e mezzi pesanti. Sulla Bologna-Padova, lo scorso anno, ma il giorno 10 di febbraio, in 25 diversi tamponamenti che coinvolsero un centinaio di mezzi rimasero feriti 70 automobilisti, di cui tre in maniera grave. Tutti incidenti dovuti a una fitta nebbia: nel 1996 la visibilità non era superiore ai 20-25 metri.

ESCLUSE FUGHE

Coinvolto un furgone che trasportava del cesio radioattivo

BOLIGNA. Tra i veicoli coinvolti nell'incidente di ieri mattina c'era anche un furgoncino che trasportava cesio, materiale radioattivo destinato all'uso ospedaliero. Il mezzo è stato subito isolato dai vigili del fuoco che hanno tra l'altro accertato, con dei contatori geiger, che non c'era stata alcuna fuga radioattiva dalla sostanza.

In serata la polizia stradale ha fatto sapere che anche un ulteriore controllo effettuato da uno specialista partito ieri mattina da Bologna ha dato esito negativo e quindi tranquillizzante. La polizia ha aggiunto che tutto il materiale è stato recuperato nel corso di un'operazione complessa, ma eseguita senza intoppi.

Intanto sono in corso accertamenti per capire se il mezzo di

trasporto fosse in regola con la normativa europea e italiana. L'episodio ha riportato d'attualità il problema dei trasporti a rischio su strade sempre più intasate di traffico. «La normativa per la radioprotezione è nata proprio per evitare che materiale radioattivo si diffonda nell'ambiente e venga quindi assorbito, direttamente o indirettamente, dal corpo umano», spiega il professor Morando Soffritti, della Fondazione europea e scienza ambientale «Bernardino Ramazzini». Il centro di Bentiwoglio, in provincia di Bologna, è diventato celebre per gli studi sugli effetti dell'amianto condotti dal professor Cesare Maltoni, oncologo particolarmente attento agli effetti nocivi dell'in-

quinamento ambientale, ma vi viene studiato qualsiasi materiale possa mettere a rischio la salute dell'uomo.

«Ci sono norme consolidate - dice Morando - che dovrebbero essere applicate in modo preciso sia per il prelievo sia per il trasporto del cesio, che comunque dovrebbe essere spostato da un punto all'altro restando all'interno di appositi contenitori. I mezzi che trasportano materiale radioattivo devono essere dotati di apposita autorizzazione. Il fatto che i controlli sulla radioattività abbiano dato esito negativo lascia pensare che tutto fosse in regola, ma naturalmente è meglio aspettare che la polizia abbia concluso i suoi accertamenti».

Il cesio per uso ospedaliero viene utilizzato solitamente nella radioterapia, aggiunge Soffritti: «Dopo un certo periodo di materiale decade, non è più utilizzabile e va quindi smaltito. Il fatto che non sia più utilizzabile a scopo terapeutico non vuol però dire che non sia più radioattivo. Questo pone il problema dei siti dove questo materiale può essere smaltito».

Dalla Prima

anni fa, forte come mi sentivo di tutti i ritrovati della scienza, certa di un progresso illimitato e frettolosa di un futuro senz'altro migliore. Poi, la persona che sempre svolgeva con me questo ruolo è scomparsa: e data forse da allora una sensazione che non smette di accompagnarmi, il senso di una discontinuità normale e irrimediabile come la morte, un senso del limite evidente ma che, per ora, ancora sopporto con stupore.

Di fronte ai morti per nebbia in un ingorgo, di fronte a un terremoto che non finisce, di fronte ad una nevicata capace - come l'anno scorso - di tagliare a metà l'Italia, di fronte a trapianti o terapie che non riescono a mantenere l'immortalità promessa, succede così, sorprendentemente, che mi ritrovi saggia anch'io, e forse invecchiata: con il desiderio ansioso di stare e far stare al coperto, al riparo da rischi ineliminabili o evitabilissimi, un po' più cauta di fronte alla speranza, un po' meno onnipotente di fronte al mondo. Con il bisogno di ricordare ogni volta i limiti, quelli personali come quelli planetari, il limite anche della morte contro una vita che si vuole illimitata. Con il bisogno di invitare a crescere, a non mantenersi bambini di volta in volta e sempre sproporzionatamente capricciosi o delusi, euforici o depressi.

Perché credo che quello che è in gioco e in crisi, in ciascuno

di questi eventi quotidiani che insistiamo a definire straordinari, è proprio quel senso di onnipotenza che si ha da bambini, quando pronunciare una parola e conquistare l'oggetto che le corrisponde sono un tutt'uno; quando ogni curiosità sembra esaudibile e ogni desiderio realizzabile; quando la confusione fra sé e il mondo è totale; quando ogni ritardo nel soddisfacimento del desiderio fa battere i piedi, e frignare, e davvero disperarsi. Quando si pensa e si crede, insomma, che il mondo possiamo costruircelo a nostra immagine e somiglianza. Diventare adulti è accettare l'impotenza senza rinunciare a fare, desiderare, chiedere: un esercizio doloroso e faticoso che ciascuno ripete a suo modo, spesso compiendo gli stessi errori, senza mai potersene esentare. Ma val la pena che si cerchi di ricordare ogni volta, anche che non tutto è male, nell'essere adulti e nell'accettare i limiti. Così come non è poi del tutto sbagliato godersi ogni tanto un qualche calduccio, e proteggersi dalle intemperie più rischiose, e organizzarsi un futuro un po' confortevole: senza troppo sapere con tranquillità che tanto se ne incarica per conto suo, la vita, di farci correre rischi, imponendoci imprevisti eroismi anche quotidiani, magari più utili ed efficaci di una corsa cieca e forsennata nella nebbia.

[Clara Sereni]



Alcune delle auto coinvolte nell'incidente

Gregolin/Reuters

La Società Autostrade: «Si muore perché si corre troppo» Corsie interrte e occhi di gatto Tutte le strategie salvavita Sperimentati anche i cannoni all'azoto

DALLA REDAZIONE

BOLIGNA. Una serie di cannoncini che «sparano» azoto liquido. Oppure autostrade completamente sotterranee. Sono due idee per dissolvere la nebbia e aggirare il problema nelle zone a rischio. La prima, che è in realtà un sistema brevettato in Russia, è stata sperimentata nel 1996 all'aeroporto di Parma. Si tratta di una specie di cannone che spara azoto liquido che abbassa la temperatura e fa dissolvere la nebbia. Uno strumento molto costoso e quasi impossibile da applicare in tutte le zone a rischio delle autostrade, ma possibile su una zona «puntiforme» di poco più di un chilometro come è quella di un aeroporto. In ogni caso, però, il progetto è stato abbandonato anche per l'aeroporto.

La seconda idea è stata avanzata invece per un'autostrada particolarmente a rischio, la Milano-Brescia. Si tratterebbe di interrare il tratto più pericoloso. «So che esiste il progetto dice Gino Lai, responsabile operativo della Società Autostrade -, ma credo che non sia oggettivamente possibile. Di gallerie è pieno il paese. So, invece, che esiste un progetto di fattibilità per una variante a monte sulla Pedemontana, ma tutto sottoterra».

Le altre misure antinebbia sono quelle classiche. Gli «occhi» che ri-

flettono la luce dei fari, pannelli luminosi e segnalibro didattici.

In Francia è diverso, ma solo lì. Quando la nebbia è così fitta da perdersi e da avere paura, gli agenti della Gendarmerie escono, coordinati dalla cellula di crisi «Palomar», e fanno circolare, nelle zone a rischio, convogli che consigliano agli automobilisti di ridurre la velocità. Dal 1992, un decreto fissa a 50 chilometri all'ora la velocità massima sulle autostrade e sulle altre arterie. È l'obbligo assoluto delle cinture di sicurezza.

In Germania, invece, vale la regola dei cinquanta chilometri all'ora se la visibilità scende a cinquanta metri. Il fiore all'occhiello delle autostrade belghe è, invece, l'illuminazione notturna. Ma è un sistema che serve soprattutto per il clima piovoso che avvolge il paese per tre quarti dell'anno.

L'Italia, dunque, pare sufficientemente allineata agli standard europei. Anche se a volte, percorrendo le autostrade più trafficate e perciò più pericolose, quando la nebbia diventa quasi un muro insormontabile, viene da pensare che gli occhi luminosi - quelle ellissi sul ciglio della carreggiata che danno la misura della visibilità - non siano sufficienti a comprendere il pericolo reale che si sta correndo. Qualcuno già si domanda come mai non s'riesca a intervenire con apposi-

te misure. Secondo il presidente dell'Asaps (Amici della polizia stradale), si potrebbero scaglionare gli accessi in autostrada e dare alla Polizia l'autorità di chiudere e deviare il traffico prima che si verifichino vere e proprie carneficine.

Lai dice che la situazione delle autostrade italiane, circa 3.000 chilometri, è allineata ai più alti standard. «Nei tratti a rischio, che sono la Bologna-Padova, la Bologna-Milano, la Torino-Venezia, la Milano-Brescia e il tratto appenninico della A1 (tra Bologna e Firenze), la Società Autostrade ha fatto tutto il possibile: le due semilivelli, gli avvisi Ciss su Isoradio e l'invito a non superare i cinquanta chilometri all'ora. E i dati sugli incidenti mortali ci danno ragione. Sui 100 milioni di chilometri il tasso è di 55-56 incidenti. Sesi pensa che in tutta l'Italia circola un milione e mezzo di utenti, il tasso di incidentalità è il più basso in Italia». Altre modifiche migliorative sono le nuove pavimentazioni ad alta aderenza e drenanti. «La sollecitata illuminazione notturna in caso di nebbia - dice ancora il responsabile operativo - creerebbe problemi. La ragione vera degli incidenti è l'eccessiva sicurezza degli automobilisti che nonostante condizioni critiche pigiano sull'acceleratore».

Andrea Guermandi