Il Codacons denuncia la Società Autostrade per la strage di giovedì: «Avrebbe dovuto bloccare subito il traffico»

La nebbia torna a colpire a Rovigo Quattro tamponamenti, ancora feriti

Strade tutte aperte ma visibilità nulla, pericolo in tutto il Nord

DALLA REDAZIONE

BOLOGNA. Ancora la nebbia. O l'imprudenza degli automobilisti. E ancora incidenti, per fortuna senza gravi conseguenze stavolta, sempre lì, intorno al fatidico km78 dell'A13 Bologna-Padova. La paura è tornata improvvisamente ieri mattina tra le otto e le nove sull'autostrada «maledetta», a un tiro di fucile da Boara, vicino a Rovigo, dove in quattro distinti tamponamenti, che hanno visto coinvolti due camion e tre auto, sono rimaste leggermente ferite due persone. A quell'ora la visibilità era scarsa, 60-70 metri, ma non impossibile. A causa degli incidenti il traffico ha subìto qualche rallentamento, ma non è stato bloccato. Proprio quella zona il giorno prima era stata teatro dei maxi scontri tra duecentocinquanta veicoli che avevano lasciato quattro morti e un'ottantina di feriti. La presenza di consistenti nebbie, specie sulla pianura padano-veneta, nonostante le buone previsioni meteo per il week end, impone più che mai agli automobilisti la massima prudenza, di rispettare i limiti di velocità e ancor più le distanze di sicurezza. In ogni modo non è chiuso alcun tronco della fitta rete autostradale, pubblica e privata, del Nord Italia. Qualche ostacolo al flusso regolare dei veicoli può venire però dai cantieri aperti nei seguenti tratti: A32 Torino-Bardonecchia per restringimento di carreggiata presso la barriera di Avigliano, in direzione del capoluogo; sulla A6 per lavori tra Altare e Savona; sulla A10 Genova-Savona tra Varazze e l'allacciamento con la A26; sulla A12 Genova-Sestri Levante (solo oggi) per lavori tra Genova Est e l'allacciamento con l'A7; sull'A22 Modena-Brennero in direzione Sud nei pressi Trento centro; sulla A23 Udine-Tarvisio tra Gemona e Udine Nord, sulla A4 Venezia-Trieste in corrispondenza dei ponti sul torrente Torre e il fiume Isonzo in direzione Venezia; infine ancora sulla A12 tra Carrodano e Deiva Marina.

La tragedia di giovedì, intanto, ha indotto il Codacons a denunciare la Società autostrade alla procura della Repubblica di Padova: «Appena rilevata l'inagibilità del percorso per fitta nebbia - accusa l'associazione dei consumatori - avrebbe dovuto chiudere subito quel tratto al traffico. Poiché è obbligata a fornire un servizio fruibile e sicuro, ed essendo responsabile della strada e degli incidenti che su di essa avvengono, per fatti addebitabili al suo stato e alla sua agibilità, la Società avrebbe dovuto in ogni caso apporre immediatamente segnali di pericolo molto evidenti e visibili con cartelli di limitazione temporanea del limite di velocità». Immediata la replica dell'ingegner Visintin, responsabile del terzo tronco autostradale che fa capo a Bologna: «Dimostreremo la tempestività del nostro intervento. Ricordo però che la segnaletica sperimentale posta, non da oggi, nei tratti più a rischio di nebbia indica con chiarezza la velocità di mantenere. Penso a quasi tutta l'A13, all'A14 fino a Forlì, all'A1 fino a Parma e Piacenza. Purtroppo manca una vera educazione stradale; non solo non si rispettano i 130, ma spesso si corre a 170 orari anche in condizioni proibitive».

Sergio Ventura

LE ARMI ATTUALI CONTRO LA NEBBIA...

- **Limiti di velocità:** in caso di visibilità inferiore ai 100 metri non si possono superare i 50 chilometri orari
- **Occhi di gatto:** sono dei doppi semicerchi in vernice luminosa disposti a intervalli regolari lungo la corsia d'emergenza. Se se ne vedono solo due, bisogna rallentare. Se uno solo è visibile, non si devono superare i 50 all'ora
- **Pannelli luminosi:** posati prima e dopo i caselli, dovrebbero avvisare sia del pericolo di nebbia sia di eventuali rallentamenti o blocchi della circolazione
- **Segnali luminosi mobili:** da appositi fari fino alle fiaccole agitate dagli agenti della Stradale, segnalano i punti più critici (svincoli, incidenti ecc.)
- **Comunicati radio:** su tutti i tratti serviti da Isoradio vengono periodicamente annunciati aggiornamenti sullo stato del traffico sull'intera rete autostradale

...E QUELLE POSSIBILI IN FUTURO

- **Corsie sotterranee:** è un'ipotesi allo studio per alcuni tratti particolarmente congestionati e a rischio, come per esempio la Milano-Brescia o una decina di chilometri dell'A1 all'altezza di Firenze
- **Cannoni all'azoto liquido:** pensati per mantenere libere le piste degli aeroporti, potrebbero essere utilizzati, montati su camion, per sgomberare dalla nebbia almeno i punti più critici. Le sperimentazioni fatte fin qui non hanno però dato risultati incoraggianti
- **Varianti di percorso:** per alcuni tratti si stanno studiando tracciati alternativi, per esempio più a ridosso delle montagne, che consentirebbero di alleggerire l'eccesso di traffico sui percorsi tradizionali. Fattibile, in funzione antinebbia, solo in alcune aree
- **Treni navetta:** già utilizzati con successo in alcuni paesi europei, consentono di togliere dalla strada un numero significativo di autotreni, rendendo meno pericolose le strade. Perché siano davvero utili, le Ferrovie devonmo assicurare frequenza, velocità e sicurezza dei collegamenti e adeguati nodi di scambio
- **Illuminazione autostradale:** sperimentata positivamente in Belgio. Ma lì il problema, più che la nebbia, è la foschia provocata dalla pioggia. Secondo gli esperti, nelle condizioni meteorologiche italiane l'illuminazione servirebbe a poco

IL PRESENTE

La chiusura della A13 significherebbe la paralisi del traffico

ROMA. Molti, evidentemente, sono convinti che siano solo un grazioso e inutile ornamento del ciglio della strada. E non badano ai cartelli e ai pannelli che avvertono del pericolo rappresentato dalla nebbia - una costante d'inverno, soprattutto sulle pianure del Nord-Est - e della necessità di moderare la velocità. Gli automobilisti affrontano con troppa disinvoltura il pericolo nebbia. Eppure i limiti esistono. Sono indicati espressamente ai caselli d'ingresso. È fatto esplicito divieto di superare i 50 chilometri orari nel caso in cui la visibilità sia inferiore ai 100 metri. La direttiva del ministero dei Lavori pubblici è stata emanata il 16 febbraio del 1993, dopo l'ennesimo terribile incidente. Non si tratta di un invito o di un «segnale didascalico» per aiutare il conducente a seguire una guida più sicura. È un vero e proprio vincolo posto all'automobilista. Ma troppo spesso ignorato. Eppure, fanno notare alla Società Autostrade, basterebbe rispettare la segnaletica. Anche quella orizzontale, le oramai famose semiellissi poste a quaranta metri tra la striscia bianca e quella di emergenza, che in base alla loro visibilità indicano all'automobilista i limiti di velocità da rispettare per rimanere in condizioni di sicurezza. Eppure gli incidenti continuano. E allora cosa fare? Può rappresentare una soluzione la chiusura del tratto autostradale a «rischio nebbia», come si fa con gli aeroporti? Ma non ad incidente avvenuto. Una decisione che non può, ovviamente, essere presa dalla sola Società Autostrade. È indispensabile una disposizione del prefetto, sollecitata dalla polizia stradale, che controlla il flusso di traffico dell'intera area e che è in grado di valutare gli effetti complessivi di questa scelta.

Il responsabile della Polstrada per il Veneto, comandante Giuseppe Poma, ha idee chiare in proposito, dettate da 25 anni di esperienza. La nebbia non è un avvenimento una tantum, da fine ottobre ad aprile è la condizione normale. Nel tratto interessato dall'incidente passano 2.000 veicoli all'ora, dirottare questo flusso di traffico dall'autostrada alle strade nazionali o provinciali, per l'intensità che già grava su queste vie, significherebbe la paralisi totale della circolazione, con effetti gravissimi per la circolazione e per la stessa sicurezza. «Una situazione già sperimentata - aggiunge Poma -. Quando si dirottò il traffico autostradale da Montebello Vicentino alla statale 11 vi fu un ininterrotto blocco della circolazione da Brescia sino a Venezia». Sono altre le misure utili per il comandante Poma, prima tra tutte conquistare i giovani ad un comportamento di guida più corretto. Si corre troppo nel Veneto, sono troppe le auto veloci e gli atteggiamenti disinvolti verso il pericolo nebbia. E tanti anche i morti. Se ne contano più in un anno a Treviso che in tutta la regione Calabria o in Liguria. Questo malgrado l'attività di prevenzione e repressione. In un anno sono state ritirate 8.700 patenti. Ma l'atteggiamento dei giovani pare più responsabile. E il comandante spera.

Roberto Monteforte

IL DOMANI

La tecnologia aiuta ma non esiste l'«arma definitiva»

ROMA. Quali possono essere le «armi pesanti» da usare per sconfiggere il rischio nebbia? Aldilà delle soluzioni ventilate in questi giorni, dal cannoncino spara azoto liquido all'interramento dei tratti autostradali più pericolosi, per gli esperti della Società Autostrade il «rischio nebbia» si combatte con efficacia condizionando i comportamenti degli utenti, favorendo cioè una guida più responsabile, oltre, ovviamente, con il miglioramento degli standard di sicurezza. Altre soluzioni «vanno approfondite» - ribadiscono - attenti a valutare tutte le possibili controindicazioni. Viene così bocciata l'ipotesi di «interrare» i tratti a rischio, come la Milano-Brescia. Sarebbe molto basso il grado di tollerabilità per l'automobilista, costretto per un lungo tratto in galleria, e si moltiplicherebbero in modo eccessivo i rischi in caso di incidente. La Società Autostrade insiste: la rete è sufficientemente «sicura», bisogna incidere in modo efficace, con campagne formative e informative, sui comportamenti degli automobilisti. Anche l'illuminazione dei tratti a scarsa visibilità non viene considerata una soluzione. Gli incidenti, spesso, avvengono di giorno e poi è negativa l'esperienza della Roma-Fiumicino, dove l'illuminazione è permanente, cosa che incoraggerebbe comportamenti di guida troppo disinvolti, con un aumento pericoloso della velocità.

Non che non siano necessari interventi strutturali. Sulla famigerata Milano-Brescia il manto stradale è stato sostituito con dei «tappetini» ad alta aderenza che rendono più sicura la frenata. Nei punti autostradali a maggior rischio, per oltre mille chilometri, le corsie sono oramai divise dai «sicurvia», sagome antisvio di massima sicurezza che riducono sensibilmente la possibilità per le vetture di scavalcare la corsia. La Società Autostrade continua nell'elenco delle iniziative per la sicurezza realizzate. L'impegno continua per la manutenzione della infrastrutture viarie, che nei punti più caldi e a rischio è continuamente monitorata con telecamere in collaborazione con la Polizia stradale.

Si affidano, invece, all'alta tecnologia, gli autotrasportatori. La Fai, la Federazione autotrasportatori italiani, infatti, ha fatto applicare ai suoi automezzi dei sofisticati apparati satellitari con funzionamento su reti Gsm che permettono un invio costante di dati sulle condizioni del traffico delle principali arterie autostradali. Intanto, il prefetto di Bergamo, Anna Maria Cancellieri, ha predisposto un piano anti incidenti sulla A4, l'autostrada Milano-Bergamo-Brescia. Sarà al lavoro una rete di sorveglianza e di prevenzione che in caso di pericolo provvederà alla chiusura dei caselli, all'attivazione di percorsi alternativi, con l'indicazioni di zone protette dove convogliare gli automobilisti bloccati negli intasamenti. Vi sarà un monitoraggio in tempo reale delle situazioni di pericolo, del volume massimo dei veicoli sopportabile dall'autostrada, delle condizioni di visibilità, di percorribilità, dei limiti di velocità. Tutto segnalato attraverso pannelli elettronici posti da Milano a Brescia anche all'ingresso dei caselli di entrata e di uscita, che sarà pronta entro due anni

R.M.

Prosciutti in autostrada 12 km di coda vicino Parma

PARMA. Compito arduo e insolito quello che ieri mattina hanno dovuto affrontare i vigili del fuoco di Parma: più di quattro ore di lavoro per ripulire un tratto della carreggiata Sud della A/1 nel parmense dal grasso di un carico di salumi freschi, usciti dal cassone di un autotreno che si è rovesciato nei pressi del casello di Fidenza poco prima delle otto. Prosciutti, salami e coppe non solo hanno invaso la carreggiata, ma sono pure stati "centrati" da almeno altri tre veicoli che stavano sopraggiungendo e che hanno contribuito a spandere grasso e carne sull'asfalto. Per quanto tempestivo, l'intervento dei vigili del fuoco non ha evitato che si formasero code e, dunque, disagi per gli automobilisti. L'autotreno, proveniente da Torino, stava trasportando i salumi ad una ditta parmense specializzata nella stagionatura quando, per cause ancora in corso di accertamento, è andato a sbattere contro un pilone che regge un ponte e si è rovesciato, perdendo il carico nell'urto. Il conducente dell'autotreno non ha riportato gravi ferite. Nella zona dell'incidente si è formata in mattinata una coda di 12 chilometri. Dopo mezzogiorno il traffico si è via via regolarizzato.

Cassazione Incontestabile l'Autovelox

Le rivelazioni dell'Autovelox sono attendibili anche quando la velocità che attribuiscono alle auto è superiore alla velocità massima per la quale i veicoli sono omologati. Lo ha stabilito la Cassazione, che ha respinto il ricorso di un automobilista che si era visto confermare dal giudice di pace di Aosta la multa di un milione inflittagli per aver percorso a 172 chilometri all'ora, in base a quanto attestato dall'Autovelox, un tratto dell'autostrada Torino-Aosta. A nulla è valso al guidatore contestare l'infrazione in base al fatto che sul libretto di circolazione la velocità massima che la sua vettura non poteva superare i 168 chilometri orari.

Esperimento a La Spezia: ragazzi sottoposti a test di resistenza allo stress da decibel e alcool

Sabato in discoteca, poi tutti a scuola

Per quattro ore, dall'una di notte alle 5 del mattino, i giovani saranno esaminati da un'équipe medica.

LA SPEZIA. Prima in discoteca, poi - dall'una di notte di sabato alle cinque del mattino di domenica - tutti a scuola. Sì, proprio a scuola, sui banchi, con un dottore al posto (momentaneamente) dell'insegnante. Il dottore in questione dovrà scoprire per ciascuno dei ragazzi la loro soglia di resistenza allo stress da decibel e all'ingestione di alcolici o, eventualmente, di altre sostanze ancora più dannose per il loro organismo. Insomma: un esperimento nuovo di zecca nell'ambito della campagna contro le «stragi del sabato sera». Che da una parte potrà far capire, a chi studia il fenomeno, il grado di «resistenza» dei ragazzi su un discreto campione. E dall'altro tentare di dare ai ragazzi in questione una nuova consapevolezza dei propri limiti e dei rischi che si corrono nel trascurarli.

Il progetto, varato dall'Unità di ricerca psicofisiologica dell'Università La Sapienza di Roma in collaborazione con il provveditorato agli studi e con l'ufficio per l'educazione alla salute dell'azienda sanitaria della Spezia, si chiama «A scuola di notte» ed è rivolto agli studenti delle scuole superiori, in particolare ai diciottenni muniti di patente di guida.

Primi protagonisti di questo miratissimo programma formativo saranno i ragazzi dell'istituto tecnico Da Passano, poi l'iniziativa - inedita per la Liguria, seconda del genere in Italia - si estenderà a tappeto agli altri istituti cittadini. «Alla base del progetto - spiega il coordinatore dottor Cavallini - c'è un dato statistico preciso: il 23 per cento degli incidenti stradali è provocato da uno stato di sonolenza del guidatore. Eppure la sonnolenza viene considerata dai guidatori, soprattutto dai più giovani, una variabile secondaria, un fattore di rischio trascurabile in quanto controllabile con uno sforzo di volontà».

Insomma: i guidatori, e specialmente i ragazzi al volante, tendono a sopravvalutare la propria abilità e lucidità, e quindi a sottovalutare il pericolo a cui espongono sè stessi, i passeggeri e gli altri utenti della strada. Niente di meglio, allora, che una batteria di test scientificamente messi a punto - assai simili a quelli standard utilizzati dalle grandi case automobilistiche per «testare» la resistenza dei piloti di Formula 1 - per scoprire qual è davvero la personale soglia di rischio di ciascuno.

In pratica l'esperimento si svilupperà in una fase strumentale - vale a dire un test acustico in due tempi - e in uno screening per stabilire, sulla scorta delle risposte ad alcuni questionari, a quale tipologia «circadiana» (cioè relativa ai ritmi biologici e metabolici a seconda delle diverse ore del giorno) i ragazzi appartengano. Ovvero se sono «gufi» - quelli che, vitalissimi col buio, non andrebbero mai a dormire - o «allodole» - quelli svegli e in piena forma alle prime luci del giorno.

Quanto alla prova acustica, i volontari del progetto «A scuola di notte» verranno sottoposti ad una serie di stimoli sonori di varia intensità, una volta al mattino dopo colazione - vale a dire in situazione di presumibile normalità - e una seconda volta a scuola, appunto, in piena notte, subito dopo aver trascorso una serata a ballare in discoteca; e la comparazione delle loro reazioni nei due test fornirà una concreta e precisa «misurazione» di quella che comunemente viene definita «prontezza di riflessi».

Insomma: gli studenti spezzini saranno messi in grado di «autovalutare» con esattezza i propri limiti e la propria capacità di gestire le situazioni di stress psicofisico mantenendo un adeguato livello di vigilanza. Sperando, com'è ovvio, che questo esperimento di laboratorio serva loro come esperienza di vita.

Rossella Michienzi

Tra società politica e società civile
i luoghi di formazione e selezione
delle classi dirigenti

lunedì 16 febbraio, ore 15,30
Istituto Gramsci Emilia-Romagna - via Barberia 4/2, Bologna

ore 15.30 relazione di:
Alessandro De Angelis
respons. centro iniziativa culturale Sinistra Giovanile Bologna

ore 16.00 intervengono:
Giovanna Griffagnini, deputata Gruppo Sinistra Democratica - L'Ulivo
Roberto Gualtieri, presidente naz. associazione Gramsci XXI secolo
Antonio La Forgia, presidente Giunta regionale Emilia - Romagna
Mariuccia Salvati, docente di Storia contemporanea Università Bologna
Renato Zangheri, presidente Fondazione Istituto Gramsci nazionale

presiede Simone Gamberini, segretario Sinistra Giovanile di Bologna

In occasione della pubblicazione del Foro di Mariuccia Salvati "Cittadini e governanti. La leadership nella storia dell'Italia conteporanea", ed. Laterza

Federazione Pds di Bologna
Sinistra Giovanile di Bologna

Gramsci XXI Secolo