

Martedì 20 aprile 1999

14

LE CRONACHE

l'Unità

◆ Due diverse sciagure nel tratto tra Bologna e Milano
Turroni, verdi: «Insensato aumentare le corsie
perché gli incidenti coinvolgono grandi mezzi»

Incidente paralizza l'A1 Sotto accusa il trasporto di merci pericolose

Un camion si ribalta rovesciando solventi Traffico in tilt per oltre cinque ore

DALLA REDAZIONE
GABRIELE FRANZINI

BOLOGNA Due incidenti, altrettanti morti, una quindicina di auto coinvolte, un autocarro ribaltato che rovescia solventi sull'asfalto, l'A1 chiusa per oltre cinque ore con code di una decina di chilometri: è il bilancio sommario di una mattinata, quella di ieri, da dimenticare per migliaia di automobilisti che percorrono l'A1 tra Bologna e Milano. Le vittime sono due cittadini extracomunitari rimasti uccisi in un incidente avvenuto alle 11.30 sulla carreggiata nord in direzione di Milano, tra i due caselli di Modena.

Ma il caos era iniziato molte ore prima, verso le 6 del mattino, a circa 4 chilometri dal casello di Reggio Emilia. Un camion che trasportava vernici e solventi si è ribaltato, invadendo entrambe le carreggiate dell'autostrada e riversando il suo carico sull'asfalto. Dodici le auto coinvolte nell'incidente. In questo caso, fortunatamente, nessuno ha riportato lesioni gravi. Solo il conducente del camion e due automobilisti hanno riportato lievi ferite.

Ma il salto di carreggiata dell'autocarro e la presenza sull'asfalto di sostanze infiammabili hanno imposto la chiusura del tratto dell'A1 compreso tra i caselli di Reggio Emilia e Campogalliano (Modena). Molto pesanti gli effetti sulla circolazione. Sulla carreggiata sud le auto sono state fatte uscire a Reggio e si è presto formata una coda di 10 chilometri. L'uscita obbligatoria a Reggio ha completamente intasato la tangenziale cittadina, dove è stato necessario impiegare 8 pattuglie di vigili urbani. Caos anche sulla via Emilia, dove un altro incidente a Rubiera, tra Reggio e Modena, ha contribuito a rendere ancora più grave la situazione.

Traffico in tilt anche in direzione nord, dove le auto sono state fatte uscire al casello di Campogalliano e indirizzate verso l'A22 del Brennero con code di tre chilometri. Intanto, i vigili del fuoco si erano messi al lavoro per ripulire il manto stradale. Ma l'operazione si è rivelata assai più complessa del previsto. Il camion ribaltatosi, trasportava per conto di una ditta di Milano vernici, acidi e resine.

Si tratta di materiali altamente in-

fiammabili, che rischiano di prendere fuoco a contatto con sostanze umide. Impossibile, dunque, lavare la strada. I vigili del fuoco sono stati allora costretti a ricoprire l'asfalto di sabbia e a raschiarlo metro per metro. Sul luogo dell'incidente, avvenuto in un collegio reggiano-modenese, mette però le mani avanti: «L'autostrada Bologna-Milano è già a sei corsie - dice Turroni - ma ciò non ha impedito l'ennesimo blocco. È indifferibile la decisione di trasferire il trasporto delle merci su rotaia e sul cabotaggio, perché qualunque sistema autostradale non è in grado di reggere gli attuali livelli di traffico, soprattutto se su strada circolano merci pericolose. Tutte le proposte di aumento delle corsie sono insensate, perché non è l'ampiezza dell'infrastruttura che ci garantisce dai blocchi quando incidenti coinvolgono grandi mezzi o trasporti pericolosi».

La carreggiata nord è stata riaperta solo verso le 13, ma i disagi per chi viaggia anche questa volta sono stati gravi e le polemiche sulla necessità di un ampliamento dell'A1 sono destinate a riprendere fiato. L'onorevole Sauro Turroni (Verdi), eletto proprio in un collegio reggiano-modenese, mette però le mani avanti: «L'autostrada Bologna-Milano è già a sei corsie - dice Turroni - ma ciò non ha impedito l'ennesimo blocco. È indifferibile la decisione di trasferire il trasporto delle merci su rotaia e sul cabotaggio, perché qualunque sistema autostradale non è in grado di reggere gli attuali livelli di traffico, soprattutto se su strada circolano merci pericolose. Tutte le proposte di aumento delle corsie sono insensate, perché non è l'ampiezza dell'infrastruttura che ci garantisce dai blocchi quando incidenti coinvolgono grandi mezzi o trasporti pericolosi».



Sulle strade 100 milioni di tonnellate di veleni

ROMA Sulle strade italiane viaggiano ogni anno più di 100 milioni di tonnellate di merci pericolose responsabili di circa 500 incidenti, solo un 10% «significativi». Nel catalogo del rischio al primo posto i prodotti petroliferi, ne viaggiano circa 70 milioni di tonnellate l'anno, seguiti dai prodotti chimici con circa 30 milioni di tonnellate e dai rifiuti pericolosi più di 4 milioni di tonnellate. Le regioni maggiormente interessate da questi mezzi «a rischio» sono Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e Veneto. Il ministero dell'ambiente ha anche messo sotto osservazione il trasporto di merci pericolose nel quadrilatero della chimica (Venezia, Mantova, Ferrara e Ravenna). Legambiente però avverte: sulle strade italiane si aggirano 200 milioni di tonnellate l'anno di «merci fuorigiugno», pericolose e non. «Da un check up realizzato dalla Polizia Stradale - dice Ermete Realacci, presidente di Legambiente - risulta che sulle strade ed autostrade italiane viaggiano moltissimi Tir fuori norma per mancanza di autorizzazione per le merci trasportate, spesso pericolose o

a rischio esplosione». A tutto questo si aggiunge, ricorda Legambiente, che i carichi viaggiano senza alcun controllo su strade spesso inadeguate. Alto il rischio incidente su strada: su un milione di ton. di merci trasportate ogni chilometro si verificano 120 incidenti su strada, contro meno di 1,5 su ferrovia. E l'escalation del trasporto su gomma è stato inarrestabile negli ultimi decenni. Oggi viaggiano su strada il 72% delle merci contro il 60% del 1960, mentre le merci su rotaia sono passate dal 25% del 1960 al 9% di oggi. A fronte del 50% della Svizzera, del 24% della Francia e del 22% della Germania. Proprio in Germania - ricorda il presidente del Wwf, Fulco Pratesi - le merci pericolose non possono percorrere più di 50 chilometri su strada e per legge debbono essere trasportate in treno. «Ci sembra quindi opportuno - dice Pratesi - che, per la sicurezza di tutti i cittadini, anche il Governo italiano adotti una simile normativa, premiando l'uso del treno da parte degli autotrasportatori per obbligare a trasferire i trasporti di merci pericolose dalla strada alla rotaia».

Il camion carico di materiale infiammabile ribaltatosi sulla A1 che ha causato la chiusura della autostrada in entrambi i sensi di marcia, causando notevoli disagi alla circolazione

Benvenuti /Ansa

Il 65 per cento delle merci viaggia su gomma

ROMA Il traffico merci viaggia quasi tutto su gomma, negli anni dal '95 al '97 viene assorbito da tir e autocarri per più di circa il 64 per cento del totale. Dunque, inutile stupirsi se gli incidenti fin troppo spesso dividono l'Italia in due tronconi, chiunque imbocca qualsiasi autostrada si accorge subito che su dieci veicoli più di sette sono «elefanti» adibiti al trasporto merci, con tutti i rischi che la circolazione dei mezzi pesanti comporta. Ma veniamo alle cifre nel dettaglio: nel 1997 il traffico complessivo interno delle merci è pari a 222.329 milioni di tonnellate-Km. Il traffico complessivo è in costante aumento, passando da 210 a 222 miliardi di tonnellate per chilometro. La modalità stradale ne assorbe, il 64 per cento. L'analisi dell'autotrasporto merci su strada mostra un trend in salita e cresce del 6 per cento passando da 137 a 142 miliardi di tonnellate per chilometro. Il trasporto ferroviario continua a oscillare tra l'11 e il 12 per cento del traffico complessivo. Il traffico di cabotaggio cresce, passa dal 14, 6 per cento al 18,2 rispetto al totale delle merci.

Puntiamo a riflettere sul trasporto su strada. Dal 1989 l'Istat ha avviato la rilevazione sul trasporto delle merci su strada e, in particolare, dal 1995, anno in cui è stata adottata una diversa metodologia campionaria, fornisce informazioni sicuramente più realistiche che, strutturate in serie storica, spiegano la dimensione della domanda del trasporto su gomma. I dati, perciò, fedeli più di prima, continuano ad evidenziare una netta prevalenza della modalità stradale sul complesso del trasporto merci, dovuta alla migliore flessibilità e adattabilità dei mezzi su gomma ad offrire un servizio «porta a porta». Si arriva, dunque, ai 142 miliardi di tonnellate di merci per chilometro viaggianti su gomma su un totale di 222 miliardi di tonnellate trasportate in vario modo. Disaggregando il dato, emerge che di esse 20 miliardi di tonnellate sono movimentate in conto proprio e 12 miliardi in contoterzi.

Se confrontiamo questi dati con quelli del trasporto su rotaia la sproporzione risulta ancor più evidente. Il traffico nazionale nel 1997 è stato di 29,1 tonnellate per chilometro. Le regioni che sia nel '96 che nel '97 hanno ricevuto il maggior quantitativo di merce per ferrovia sono nell'ordine Lombardia, Piemonte, Liguria e Toscana. Le Ferrovie dello Stato trasportano, insomma, poco meno del 12 per cento delle merci.

L'INTERVISTA ■ TIZIANO TREU

«Vieterò i carichi a rischio su strada»

CARLO FIORINI

ROMA Vietare le autostrade a tutti i carichi pericolosi. Il ministro dei trasporti Tiziano Treu, non ha dubbi. Serve presto un provvedimento che garantisca più sicurezza sulle autostrade italiane. Prima il disastro del tunnel del Monte Bianco, poi in rapida successione la paralisi dell'A-1: poco più di una settimana fa per il ribaltamento di un autocisterna e ieri per un camion carico di vernici e solventi altamente infiammabili. «Questi incidenti sono campanelli d'allarme gravi. Quello del Bianco è stato addirittura gravissimo - dice il ministro -. Certo, è possibile fare interventi specifici per migliorare la sicurezza come sta facendo il collega dei Lavori pubblici».

Ma per dare subito più sicurezza

ed evitare casi come quello di ieri, non sarebbe possibile vietare il trasporto su strada di materiali pericolosi?

Questo è uno dei punti. Tra le regole che dobbiamo avviare non ci sono solo quelle di sicurezza preventiva, ma anche il disincentivo di certi tipi di trasporto. Fino ad arrivare in certi casi al divieto. Cioè stabilire che certe merci possano essere trasportate solo su ferro è un punto al quale stiamo lavorando e che si sta attuando anche in altri paesi. Ora si tratta di decidere in concreto quali sono i materiali il cui trasporto su strada sarà vietato.

State pensando a un decreto?

« Bisogna ribaltare la situazione attuale. La maggioranza delle merci andrà su ferrovia »

»

«No, non è una materia in cui si può procedere per decreto. Quando si parla di riequilibrio modale si pensa a un insieme di misure, alcune adottabili per via amministrativa e altre per via legislativa. Dunque, se come io credo si dovrà arrivare all'imposizione di divieti per certe merci, ci vorrà una normativa apposta alla quale stavamo già lavorando. Ora questi campanelli d'allarme ci spingono a fare più in fretta. Con i nostri vicini, svizzeri e austriaci, abbiamo già stipulato un patto a livello europeo per cui per sette o otto anni vi sarà un aumento progressivo dei pedaggi sui tir, quindi c'è un disincentivo economico in fun-

zione soprattutto ambientale. E poi nel 2008 si arriverà al divieto. Il transito tra i paesi avverrà solo su combinate: cioè i tir andranno caricati su treno».

I dati degli ultimi anni però non vanno in questa direzione. È vero che il trasporto su gomma è in crescita?

I dati generali parlano di un aumento del trasporto su rotaia, sia merci che passeggeri, che è assolutamente anomalo. L'Italia ha su strada oltre l'85% del traffico passeggeri e oltre il 60% di quello merci, e quest'ultimo ha continuato ad aumentare negli ultimi anni. Noi dobbiamo rovesciare la tendenza e in questo le Ferrovie, ma anche il trasporto marittimo, hanno avuto un'espansione. Abbiamo appena fatto l'idrovia Padano-Veneta che permetterà ai traffici pesanti e pericolosi di viaggiare su acqua. E sul piano delle ferro-

vie noi abbiamo l'obiettivo di recupero della quota merci fino a ribaltare la tendenza attuale. Dunque è uno sforzo significativo».

I tempi di questa «rivoluzione» saranno lunghi?

Per molte cose siamo a buon punto. Per l'alta velocità, che noi abbiamo concepito non alla francese e dunque capace di trasportare merci, ad esempio abbiamo sbloccato alcuni intoppi. Ma è chiaro che gli effetti li vedremo non prima di quattro cinque anni. Viceversa molti altri interventi sulle linee storiche e cosiddette minori possono avere ricadute più rapide. Per esempio tutto il traffico merci sulla val Padana, che poi è l'80% del totale, potrà essere accolto su quattro o cinque linee minori che saranno potenziate con effetti immediati, nel giro di due o tre anni.

PUBLITALIA

Marcello Dell'Utri formalizza il patteggiamento

MILANO Marcello Dell'Utri ha formalizzato ieri la richiesta di patteggiamento a una pena di un anno e 2 mesi nel processo per i falsi in bilancio di Publitalia, della quale era amministratore delegato, in corso davanti ai giudici della quarta sezione del tribunale di Milano. All'udienza di ieri, oltre al parlamentare di Forza Italia, era presente come testimone imputato di reato connesso anche Paolo Berlusconi, che si è avvalso della facoltà di non rispondere. Anche Dell'Utri, interrogato, ha preferito non rispondere alle domande dei giudici. La richiesta di patteggiamento sarà esaminata da un altro collegio, il prossimo 8 giugno. Dell'Utri sta definendo un risarcimento da un miliardo di lire che, per due terzi andrà al ministero delle Finanze, per il resto a Publitalia. Sempre l'8 giugno i giudici dovranno esaminare le richieste di patteggiamento di altri tre imputati: Urbano Cairo, Romano Comincioni e Romano Luzi, amministratori di società coinvolte nella vicenda.

ALESSANDRIA

Il sindaco «obbedisce» a Jervolino e ritira circolare anti-immigrati

ALESSANDRIA «Obbedisco»: si limita a questa risposta di garibaldina memoria il testo del telegramma inviato dal sindaco di Alessandria, Francesca Calvo, al prefetto Federico Quinto che l'ha diffidato a ritirare un ordine di servizio sugli immigrati.

A sollecitare l'intervento del prefetto era stato, nei giorni scorsi, il ministro dell'Interno, Rosa Russo Jervolino, che aveva ritenuto illegittima la decisione del sindaco Calvo. L'ordine di servizio contestato aveva disposto che gli agenti di polizia municipale controllassero i documenti degli extracomunitari e li invitassero a recarsi presso le organizzazioni sindacali per trovare un posto di lavoro. La Calvo ha revocato il provvedimento, ma questa mattina ha chiesto al questore Francesco Faggiano di adottare uno analogo in quanto «unica autorità competente» in materia di pubblica sicurezza.

Dall'aereo vedono un'esplosione Alitalia: «Un piccolo meteorite»

ROMA Momenti di sconcerto, domenica pomeriggio, a bordo del volo Alitalia AZ 1844 che stava iniziando l'atterraggio su Palermo. A 4 mila metri, all'altezza di Trapani, comandante, equipaggio e parte dei passeggeri hanno visto qualcosa che sembrava un'esplosione. Un oggetto perpendicolare alla rotta e che sembrava provenire orizzontalmente da nord, prima giallo, poi arancione, infine esplosivo. Secondo quel che precisava ieri l'Alitalia, l'ipotesi più probabile è che si sia trattato di un piccolo meteorite. E l'equipaggio avrebbe visto in lontananza poco più di un bagliore giallo e arancione che ha lasciato una scia di fumo durata un secondo, forse anche meno.

L'aereo, un apparecchio MD 80 in volo da Torino a Palermo via Cagliari con a bordo ottan-

ta persone, verso le 18 di domenica, poco dopo aver lasciato Cagliari, stava iniziando la discesa verso la pista di Punta Raisi, quando tutti hanno visto quel bagliore e il fumo. Il comandante Gian Marco Nosari (pilota militare dal '71 all'81, con 11 mila ore di volo effettuate finora, specifica l'Alitalia) non appena atterrato ha notificato quel che aveva visto ai Centri di controllo di Palermo e di Roma. E la torre di controllo dell'aeroporto militare di Trapani-Birgi aveva già ricevuto, alle 18, la segnalazione radio di «una esplosione» in cielo dallo stesso comandante. Un oggetto che ha sprigionato una luce prima gialla, poi arancione. Come riferisce il tenente colonnello Gianluca Di Battisti, del comando di Birgi, il comandante del volo Alitalia, a caldo, com-

mentava: «In venti anni, non ho mai visto una cosa del genere».

Dalla sala operativa dell'aeroporto di Trapani, hanno subito avvisato la Capitaneria di porto, nel dubbio che si potesse essere trattato di un razzo di segnalazione «sparato» per chiedere soccorso da qualche barca o nave in difficoltà. Ma la vedetta che è uscita in perlustrazione non ha trovato nulla. E poi, 4 mila metri sono troppi, per un razzo segnaletico. Dunque rimaneva il dubbio, ma domenica in zona non c'era alcun traffico aereo militare, nell'area non ci sono poligoni di tiro e a parere dell'Alitalia, resta un'unica spiegazione possibile (sebbene ovviamente senza certezze). Cioè l'ipotesi di un piccolo meteorite che precipitando nell'atmosfera terrestre stava andando a fuoco.

ROMA

Processo Marta Russo l'Università chiede un miliardo per danni

ROMA La condanna penale di Giovanni Scattone, Salvatore Ferraro e Francesco Liparota ed in più un risarcimento danni di un miliardo. Questa la richiesta dell'avvocato Antonio Capparelli, che nel processo per l'omicidio di Marta Russo rappresenta l'università La Sapienza, costituitasi parte civile. Il legale dell'ateneo ha chiesto la «condanna in solido» dei tre imputati «considerando che i gravi fatti hanno offeso il prestigio e l'immagine dell'università La Sapienza gettando discredito sul più grande ateneo di Roma». Nel suo breve intervento, durato circa mezz'ora, l'avvocato, pur sollecitando anche la condanna di Ferraro e Liparota, ha voluto però distinguere la loro posizione processuale. «Credo che Ferraro non volesse che il suo collega sparasse per uccidere - ha detto l'avvocato -».

Roberto Benigni, Nicoletta Braschi, e Gianluigi Braschi abbracciano forte Mafalda, Elisabetta e Sara Ratti, e Lucia Presta e con loro partecipano commossi al grande dolore per la scomparsa di

VINCENZO RATTI
Amico e compagno di lavoro prezioso che per tanti anni li ha accompagnati in un percorso di gioia e di letizia il cui ricordo mai si cancellerà.

Che Dio illumini la Tua anima, caro Vincenzo.
Roma, 20 aprile 1999

DIANA FRANCESCHI ORLANDI
Luigi e Giorgio ti ricordano con immutato affetto.
Bologna, 20 aprile 1999

ACCETTAZIONE NECROLOGIE
DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ
dalle ore 9 alle 17
TELEFONANDO AL NUMERO VERDE
167-865021
OPPURE INVIANDO UN FAX AL NUMERO
06/69922588
IL SABATO, E I FESTIVI
dalle ore 15 alle 18,
LA DOMENICA
dalle 17 alle 19
TELEFONANDO AL NUMERO VERDE
167-865020
OPPURE INVIANDO UN FAX AL NUMERO
06/69996465

