

Gigi Marcucci

TRASPORTI pericolosi

Lo scontro ieri notte sotto un cavalcavia: fiamme alte 10 metri. Gli autisti dei camion si salvano. Viabilità deviata fino a sera: decine di piccoli centri invasi dal traffico

Si teme per la tenuta del sottopasso L'incidente a poche centinaia di metri da dove 3 mesi fa s'era ribaltato un altro Tir carico di gas: allora 17 ore di delirio

Fiamme in autostrada, l'Italia rischia il collasso

Bologna, svincolo tra A1 e A14 paralizzato: esplose un'autocisterna carica di Gpl, il Paese di nuovo spaccato



Vigili del fuoco impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'autocisterna esplosa intorno alle 23.30 di mercoledì sera sotto il cavalcavia che collega la A1 con la A14, all'altezza di Bologna

BOLOGNA Una collisione nella notte, una cisterna piena di gas propano che prende fuoco ed esplose, la Penisola che rischia il collasso della principale via di comunicazione tra il Nord e il Sud. È accaduto di nuovo a Bologna, all'altezza dello svincolo tra A1 e A14, a poche centinaia di metri in linea d'aria dal punto in cui, 3 mesi fa, un'altra cisterna carica di Gpl si era rovesciata, regalando al più importante nodo autostradale italiano di ciassette ore di delirio. L'altra notte i Vigili del fuoco hanno impiegato otto ore per spegnere l'incendio, nel punto in cui il traffico da e per l'Adriatica incrocia la direttrice Milano-Firenze. Per dodici ore l'Italia si è virtualmente spaccata in due: un battesimo del fuoco - anche in senso letterale - per il Coordinamento anticrisi varato due settimane fa, dopo la paralisi da neve della Salerno-Reggio Calabria. I bollettini diramati attraverso radio e tv, la deviazione del traffico leggero e pesante su tracciati di viabilità secondaria hanno impedito che la gente rimanesse bloccata in autostrada. La situazione è tornata quasi alla normalità verso mezzogiorno di ieri, quando il tratto autostradale è stato parzialmente riaperto al traffico.

40 mila litri. È quasi mezzanotte quando un autocarico carico di rottami di lamiera urta da dietro un'autocisterna che, proveniente dall'Appennino, viaggia sull'A1, in direzione di Milano. Questione di attimi e i 40.000 litri di Gpl contenuti nella botte prendono fuoco. È come se una gigantesca bomba incendiaria esplodesse nel punto in cui il tracciato della Milano-Firenze passa sotto il cavalcavia che funge da raccordo tra la A1 e l'autostrada che collega il Nord a Rimini, Ancona, Taranto. I camionisti riescono miracolosamente a mettersi in salvo, il botto viene avvertito nel raggio di 3-4 chilometri. Le fiamme, alte alcune decine di metri, bloccano la carreggiata direttamente interessata dal-

grandi opere

«Troppo fragile il nodo strategico di Bologna» Enti locali contro Lunardi: non rispetta gli impegni

BOLOGNA Lunardi non ha ancora firmato l'accordo per il Passante autostradale Nord di Bologna. La portata delle conseguenze del ritardo del governo nel rispettare gli impegni si è vista ieri. A14 e Autosole chiuse dalla notte fino a tarda mattinata per l'esplosione di un'autocisterna carica di Gpl, traffico bloccato per ore, l'Italia divisa in due. «L'ennesima dimostrazione dell'estrema fragilità infrastrutturale nel nodo strategico di Bologna», dice la presidente della Provincia di Bologna Beatrice Draghetti, sollecitando «ancora una volta il governo a rispettare gli accordi presi con Regione, Provincia e Comune. In particolare sono necessari risorse e tempi certi per i diversi interventi già concordati:

Passante autostradale, servizio ferroviario metropolitano e la Metrotranvia». Con lei, l'assessore ai Trasporti Giacomo Venturi, che chiede «di accelerare i tempi per la firma dell'accordo» e misure nazionali urgenti per regolamentare la circolazione delle autocisterne cariche di liquidi infiammabili e pericolosi, un problema divenuto ormai ricorrente, con tre incidenti nel Bolognese nell'ultimo anno». Procedimento sollecitato anche dall'assessore regionale ai Trasporti Alfredo Peri. L'ultimo incidente, avvenuto il 22 novembre dello scorso anno. Si ribaltò un'autobotte, paralizzò il traffico per 17 ore.

La Provincia ha presentato il progetto del Passante po-

chi giorni fa (elaborato da una cordata italo-francese). Project financing e legge Obiettivo consentono di saltare le gare internazionali, consentendo di abbreviare i tempi. L'ipotesi di progetto condivisa dalla Provincia prevede oltre alla «bretella», il pagamento del pedaggio sul tratto di autostrada che costeggia Bologna e che con il passante diventerebbe un'altra tangenziale, affiancata all'attuale. Pedaggio comunque riservato solo a chi esce o entra dai quattro caselli autostradali di ingresso alla città. Già alla presentazione del progetto, Draghetti aveva fissato paletti: «Gli enti locali hanno fatto la loro parte nei tempi previsti, ora bisogna mettere le risorse. Se questo non avverrà l'esecutivo dovrà prendersi le proprie responsabilità. Attendiamo la convocazione a Roma». La convocazione non è arrivata, il secondo incidente in pochi mesi ha nuovamente riaffermato l'urgenza di realizzare un'opera di cui si parla da anni. Capito il costo complessivo mille euro, dal governo dovrebbe arrivare un contributo tra i 460 e gli 800 milioni. Senza altri ritardi, i lavori potrebbero iniziare nel 2006. Consegna dell'opera entro il 2010.

l'incidente e lambiscono le auto che per pochi, pericolosissimi minuti, continuano a sfrecciare sul cavalcavia. Scatta l'allarme, sul posto arrivano i mezzi dei Vigili del fuoco provenienti da Bologna, ma anche da Modena, Ferrara, Venezia. La zona viene messa in sicurezza, ma spegnere un'esplosione di Gpl non è semplice: in pratica bisogna aspettare che il fuoco consumi il gas. A scoppiare è stata una nube di vapore. È avvenuto - spiegano i Vigili del fuoco - quello che in gergo tecnico si definisce *flash over*, cioè la combustione improvvisa del Gpl, fuoriuscito in forma liquida dalla cisterna e subito evaporato. Questo processo, che se fosse avvenuto in un ambiente chiuso avrebbe avuto effetti devastanti, ha innescato una fiammata molto violenta, che ha bruciato il terreno circostante, nel raggio di parecchi metri e, naturalmente, ha sciolto l'asfalto autostradale.

Traffico in tilt. Il traffico si blocca, in entrambe le direzioni. La Polstrada e la Società Autostrade dispongono di uscite obbligatorie, i veicoli vengono deviati sulla viabilità ordinaria, in particolare lungo la via Emilia, la Bazzanese, la Persicetana. Decine di piccoli comuni si svegliano con ingorghi che ricordano quelli di Manhattan all'ora di punta e code di chilometri. Ma il blocco totale è scongiurato. Anche grazie ai bollettini che il Coordinamento istituito presso il ministero degli Interni comincia a diffondere nella notte tramite Isoradio, e altre emittenti radio e Tv.

L'incendio viene domato verso le 8,30 del mattino e cominciano le verifiche tecniche per accertare i danni subiti dalle strutture in asfalto e in cemento armato.

Ancora in serata, il traffico proveniente da Milano e diretto verso Ancona viene fatto uscire a Casalechio di Reno e instradato sulla tangenziale di Bologna. I tecnici, spiega l'ingegner Stefano Ghini, vogliono essere sicuri che il cavalcavia investito per 8 ore dalle fiamme sia in grado di reggere il traffico intenso di ogni giorno.

Tir «pericolosi»: incidenti triplicati in un anno

Nel 2004 +34%, addirittura +73,6% in autostrada: «Tempi e turni di guida massacranti, è l'effetto deregulation»

Salvatore Maria Righi

ROMA Nel 2004 gli incidenti stradali di mezzi con merci pericolose sono aumentati del +34%, incremento triplo rispetto a quello limitato ai mezzi pesanti in genere (12,5%). In autostrada la crescita è addirittura enorme: 73,6%.

I dati parlano chiaro: sulle strade italiane circolano tutti i giorni «bombe su ruote» come quella che ieri ha bloccato l'A1. Secondo l'Asaps di Forlì, Associazione sostenitori della polizia stra-

dale che si occupa di sicurezza, «il fenomeno è sempre più preoccupante e vistoso». Subito dopo la fotografia nitida delle cause: «L'asprezza dei tempi di guida, il salto dei riposi, l'aumento della velocità, collegati anche alle difficoltà dell'impresa del trasporto a tenere il passo con i crescenti costi di gestione e la concorrenza dall'estero».

Secondo gli organismi di categoria e gli addetti ai lavori, tutto questo ha un nome: deregulation. La liberalizzazione selvaggia imposta dal governo al settore dei trasporti ha trasformato le

strade e le tangenziali in una giungla dove si sta al volante fino allo sfinimento per riuscire a tenere in piedi l'impresa. Questa almeno è la tesi di uno dei sindacati di categoria. Ermanno Merli, segretario della FTA-CNA di Bologna, non ha dubbi sui motivi che hanno trasformato molti tir in pericoli per gli automobilisti.

«L'ultimo colpo di piccone alla regolamentazione del sistema è la legge riforma che è arrivata blindata alla sua approvazione e che di fatto ha abolito le tariffe obbligatorie a forcilla in vigo-

re dalla legge 298 del '74». In pratica dall'altro giorno non esistono più le tariffe minime per gli autotrasportatori. Tra committente e vettore, secondo i termini tecnici, non esiste più un listino prezzi. La concorrenza tra le imprese di trasporto, da severa, promette così di diventare feroce.

«Questo governo ha attuato una deregulation totale del settore dove di fatto non esiste l'impresa trasporto a partire dal 2001, con la cancellazione dei precedenti interventi strutturali come la legge 454 Burlando-Ber-

sani, e soprattutto con la liberalizzazione dei camion». Dal suo insediamento il governo ha permesso ad ogni impresa di avere tutti i mezzi che vuole, insomma le autorizzazioni per conto terzi. Il risultato, spiega la FTA-CNA, sono 250mila imprese da 1,5 camion l'una che fanno i salti mortali per tirare avanti, trasformando la fatica e lo stress degli autisti in minacce alla sicurezza di tutti. Per dare un'idea, la Francia - col doppio di merci da trasportare - ha 20mila imprese. La Germania 30mila.

Secondo il sindacato, nessuno tra-

portatore oggi riesce a guadagnare. Si lavora per ammortare l'acquisto del camion, per pagare il gasolio e la manutenzione. Per pagare le spese, insomma. La crisi economica sommata alle manovre della maggioranza che hanno tolto ogni vincolo o laccio al settore dei trasporti è diventata un micidiale cocktail che ha il suo lato più evidente nell'impennata degli incidenti dei bisonti della strada.

Le conseguenze, dicono gli addetti ai lavori, sono camion sovraccarichi, turni di lavoro massacranti, riposi salta-

ti, velocità spinte ai limiti. I camionisti sono spinti, costretti dice la CNA, a tutto per fare un viaggio in più, o per arrivare prima. Si lavora in gran parte con tariffe del 1990 «ma i costi sono triplicati». C'è il boom degli autisti extracomunitari che spesso lavorano in nero, senza contratto, senza garanzie, sottopagati, e vivono sui camion. C'è la concorrenza degli stranieri, specie sloveni, che hanno un regime fiscale di favore e alle imprese italiane costano il 40% in meno. C'è la giungla, insomma, da casello a casello.

Daniele Castellani Perelli

Paolo Brutti, Ds: «L'Europa ha regole precise per le merci pericolose, il nostro paese no. Necessario il passaggio su rotaia»

Il trasporto su gomma? Un'anomalia tutta italiana

IL TRASPORTO MERCI IN ITALIA

68,2%

SU TIR

10,7%

SU ROTAIA

16,0%

VIA MARE

0,4%

VIA AEREA

ROMA Anche nel campo dei trasporti l'Italia è un'anomalia. Al punto che «quando arriva al confine con Austria e Svizzera, una parte delle nostre merci viene fatta caricare su treni». Paolo Brutti, senatore ds e membro della Commissione Lavori pubblici, commenta senza stupore il grave incidente che ieri ha paralizzato l'autostrada A1 alle porte di Bologna: «In paesi europei come Germania e Francia esistono norme precise e rigidissime sul divieto di trasporto su strada per le merci pericolose, e anche in Italia si dovrebbe cominciare a pensare ad altri sistemi di trasporto, ad esempio quello ferroviario». Per il senatore della Quercia l'incidente sulla A1 segnala per l'ennesima volta come «la rete autostradale sia diventata un elemento di fragilità eccezionale»: «Il problema è serio, perché non siamo di fronte ad una rete stradale, ma a degli assi ipercongestionati. È una situazione simile a quella degli assi ferroviari di qualche anno fa. Basta un intoppo a spezzare l'Italia».

Passare ad un sistema basato sul trasporto su treni non sarebbe un cambiamento di poco conto, ma si porterebbe dietro tutta una serie di vantaggi, per l'ambiente, per la sicurezza dei cittadini e per le stesse Ferrovie:

«Certo il sistema andrebbe riorganizzato, ma tra i tanti vantaggi ci sarebbe anche un ritorno economico per le Fs, che come trasportatori in sicurezza godrebbero di più entrate». E di vantaggi, il trasporto su gomma, non ne ha? «No, assolutamente - risponde senza esitazioni Brutti - ne ha solo per chi vuole trasportare merci illegali, che su rotaia sarebbero sottoposti a controlli e norme vere. Così si fa vivere il trasporto su gomma in condizioni

di semilegalità. I camion dovrebbero essere obbligati a dichiarare cosa trasportano, e i controlli non dovrebbero essere attuati solo dalla Guardia di Finanza».

Se il passaggio alla rotaia è l'obiettivo del futuro, per il presente c'è però qualcosa di concreto che si potrebbe fare, e che si sarebbe dovuto fare da tempo: «Non si può dare la responsabilità dell'incidente al ministro Lunardi, ma il governo si sarebbe dovuto muo-

vere almeno in due direzioni». Anzitutto si sarebbe potuto stabilire con una ordinanza il trasferimento delle merci pericolose dal trasporto su gomma a quello su rotaia, allineandoci all'Europa: nel Belpaese i controlli sono scarsi, e così «sulle nostre strade viaggia una grandissima quantità di merce pericolosa, di carichi di cui nessuno sa niente, veleni molte volte nemmeno dichiarati che invece viaggiano come fossero saponette». «Il problema è

politico, perché in questa maggioranza non solo c'è una incapacità a gestire i problemi, ma c'è un lassismo delle regole, una insofferenza alle regole - attacca Brutti - Laissez faire, laissez passer, lasciamo che il cavallo corra. Ma il cavallo non corre più».

La seconda cosa che si poteva fare, e che il governo non ha fatto, è dotare il paese di infrastrutture all'altezza: «L'incidente di ieri non è casuale, perché il sistema intorno a

Bologna è un imbuto pensato 30 anni fa. Vi transitano merci, cittadini e turisti. Vi passano quattro linee di traffico indipendenti». «La cosa grave è che il nodo di Bologna è una delle infrastrutture strategiche promesse con la delibera del Cipe, una delle 270 grandi opere annunciate. Ma quelle grandi opere né ci sono né ci saranno mai, nonostante il battage pubblicitario. Ora però i sogni sono al tramonto, e da quello della Salerno-Reggio Calabria ci ha risvegliato tutti la neve, e lo stesso si può dire della variante di valico».

Sulla stessa linea di Brutti è Ermete Reallacci: «Troppe merci viaggiano su Tir, troppi incidenti tra mezzi pesanti, quella italiana è sempre più una mobilità malata - s'indigna l'esponente della Margherita - Il risultato è che gli incidenti che vedono coinvolti mezzi pesanti sono in aumento, soprattutto quelli che trasportano merci pericolose». Reallacci cita dati recentemente diffusi dal Cnel, secondo cui nel nostro paese viaggiano «su Tir il 68,2% del totale delle merci, mentre su rotaia viaggia solo il 10,7%, il 16% attraverso le vie d'acqua e lo 0,4% per via aerea». Reallacci e Brutti concordano sulla necessità e l'urgenza di «mettere mano ad una coraggiosa riforma del sistema dei trasporti». E il ministro Lunardi? Paolo Brutti è scettico: «Lunardi sta pensando ad altro».